Zwycięzca VIII Jeżowskich Zawodów Szybowcowych i zdobywca Pucharu „Skrzydlatej Polski" MARIAN NOWAK z Aeroklubu Lubelskiego (na zdjęciu). O zawodach piszemy na str. 4 i 5. Foto: Henryk Kucharski

SKRZYDLATA POLSKA

NR 36 (896) ● 8. IX. 1968 ● ROK XXIV XXXVIII ● CENA 2 ZŁ

ROK ZAŁOŻENIA: 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

Wyróżniony Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale — FAI

Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

Sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

Kierownicy działów:
PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, zagranica); HENRYK KUCHARSKI (komunikacja, łączność z czytelnikami); TADEUSZ MALINOWSKI (literatura, historia); JERZY POMIANOWSKI (sport, aerokluby); JANUSZ M. WOJCIECHOWSKI (technika, astronautyka)

Opracowanie graficzne — STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny — IRENA BĄKOWICZ

PRENUMERATA

Kwartalnie — 26 zł
Półrocznie — 52 zł
Rocznie — 104 zł

Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-1000020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do dnia 10 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty.

Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88, konto PKO Nr 1-6-1000024.

Egzemplarze zdezaktualizowane można nabyć w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch" — Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, na miejscu lub za zaliczeniem pocztowym.

OGŁOSZENIA

Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

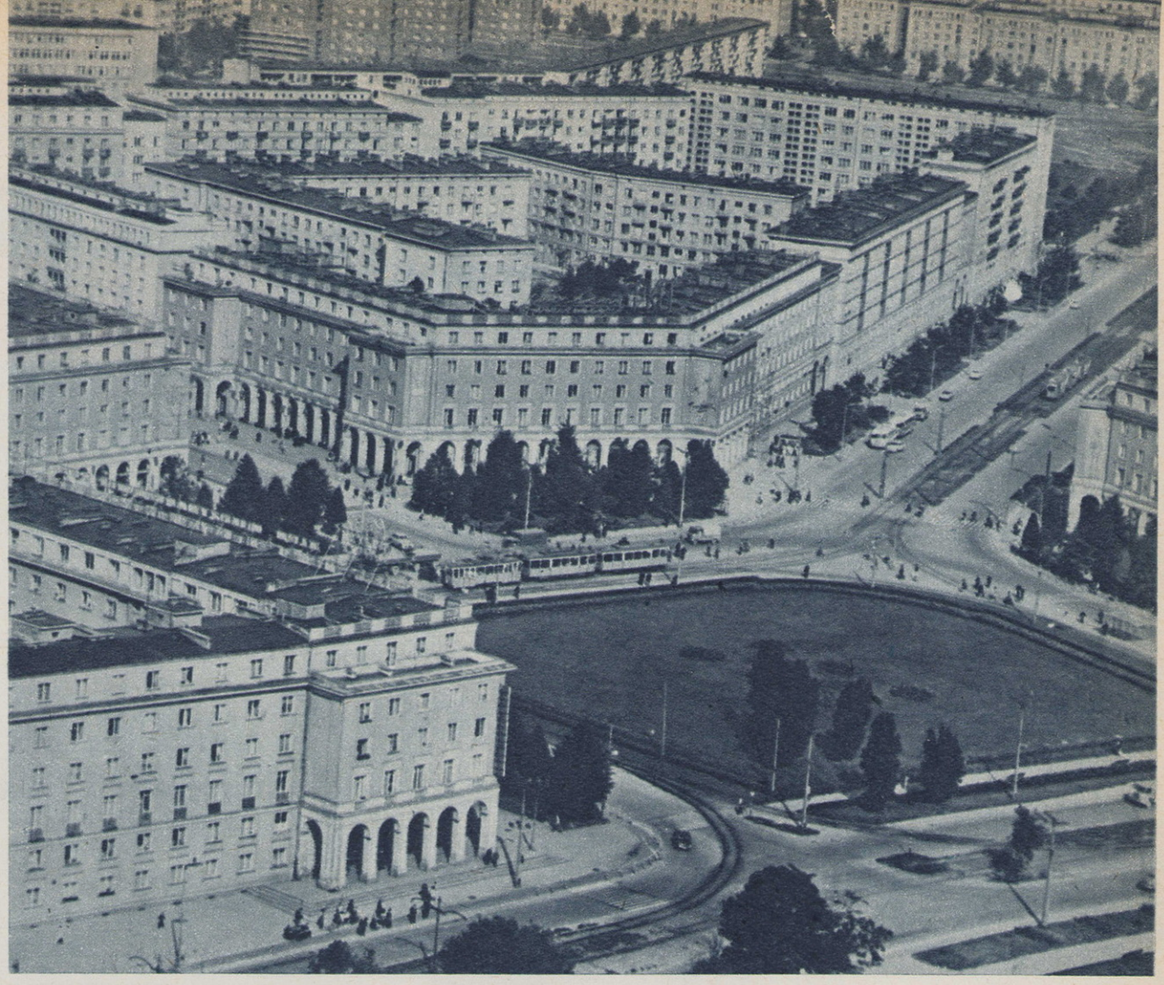
DRUK

Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego" — Warszawa, ul. Miedziana 11. Zam. 7059. N-76

WYDAWCA

WKŁ

WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon: 45-00-61



POLSKA Z LOTU PTAKA

NOWA HUTA. Przemysłowo-mieszkaniowa dzielnica Krakowa. Obejmuje kombinat metalurgiczny — Hutę im. Lenina (największą inwestycję Polski Ludowej), osiedle mieszkaniowe (największe z wybudowanych po roku 1945) i osiedle miejskie. Na terenie osiedla mieszkaniowego, którego fragment widzimy na zdjęciu, mają swoją siedzibę trzy teatry oraz oddział krakowskiego Muzeum Archeologicznego. Foto B. KOSZEWSKI

BRĄZOWY MEDAL LIGOCKIEGO

NIESPODZIEWANIE z Graz, gdzie w sierpniu odbyły się IX Spadochronowe Mistorzostwa Świata przywiozła nasza reprezentacja brązowy medal. Ściślej rzecz biorąc, ten brązowy medal zdobył nasz czołowy i utalentowany skoczek Edward Ligocki, zajmując trzecie miejsce w ogólnej klasyfikacji indywidualnej mężczyzn, co jest równoznaczne ze zdobyciem tytułu II wicemistrza świata w spadochroniarstwie.

Nie trzeba chyba podkreślać, jak szalenie nas ten sukces Ligockiego cieszy i jak bardzo go sobie cenimy. Poziom tegorocznych mistrzostw w Graz — jak podkreślają to zgodnie członkowie naszej ekipy — był bardzo wysoki, a walka o czołowe lokaty niezwykle zacięta. Tak silnej konkurencji nie mieli dotychczas nasi reprezentanci na żadnych mistrzostwach świata. Tym większy więc sukces Ligockiego zwłaszcza jeśli się zważy, że wywalczył on to zaszczytne trzecie miejsce mając do czynienia w sportowych zmaganiach ze 125-ma zawodnikami, asami spadochronowymi z całego świata. Uległ tylko dwóm: skoczkowi bułgarskiemu — Popowi, który został mistrzem świata i zawodnikowi radzieckiemu — Tkaczenko, I wicemistrzowi świata.

Dla pełniejszego zobrazowania sukcesu wrocławianina w Graz dodajmy i to, że zajął on w konkurencji akrobacji spadochronowej czwarte miejsce, będąc o krok również od medalu. Ligocki normalnie kręci akrobację w czasie 6,7—7,5 s. W Austrii „wykręcił" w pierwszym skoku czas 7,2 s. Tylko punkty karne, jakie otrzymał od sędziów za „niedokręcenie" jakiejś figury, zdeprymowały go; pomny surowości sędziów kręcił w następnych skokach poszczególne figury nieco wolniej ale dokładniej. Do tytułu mistrza zabrakło więc 4,4 pkt. (co mówi samo za siebie), czyli jednego skoku z kręceniem figur o pół sekundy szybciej.

Czwarte miejsce w akrobacji spadochronowej jest dla Ligockiego również sukcesem na mistrzostwach w Austrii. Uległ tylko trzem skoczkom radzieckim, którzy — jak wiadomo — reprezentują w akrobacji najwyższy na świecie poziom. Dodajmy przy tym, że akrobacja spadochronowa nie była u nas nigdy najmocniejszą stroną. To, co jednak pokazał Ligocki w Graz, każe spojrzeć bardziej optymistycznie na akrobację spadochronową i u nas w kraju.

Edward Ligocki, uprawiający sport spadochronowy od 1959 r. dał się stosunkowo szybko poznać. Kilkakrotnie zdobył tytuł mistrza Polski, ustanowił wiele rekordów krajowych i wyrównał kilka międzynarodowych. Ze spadochroniarstwem łączą go również więzy rodzinne jako że żona — Krystyna — należy także do czołowych spadochroniarek polskich; startując w Graz, okazała się najlepszą z naszych zawodniczek.

Dziś Ligocki ma na swym koncie ok. 1 300 skoków i przyszłość przed sobą. Widać, że skoczek ten rośnie nam i rozwija się z każdym rokiem. Talent, umiłowanie akrobacyjnego sportu spadochronowego i pasja, z jaką go uprawia, każą wierzyć, że wejście Ligockiego do czołówki światowej spadochroniarzy nie jest przypadkowe. Tak jak nie przypadkowy jest jego wynik na mistrzostwach w Graz. Świadczy o tym chociażby i to, że w zeszłym roku — co jakoś słabym echem odbiło się u nas — zajął również trzecie miejsce w międzynarodowych zawodach spadochronowych o Puchar Adriatyku w Portoroż w Jugosławii, które to w okresie pomiędzy mistrzostwami świata są imprezą spadochronową o najwyższej randze.

ECHA LOTNIA

Te wyniki, zeszłoroczny i z Graz, są świadectwem solidnej pracy Ligockiego, który nieustannie szlifuje swój poziom wyczynowy; sam się szkoli i szkoli innych, ma bowiem w swym dorobku wcale już pokaźną wyszkoloną grupę skoczków wyczynowych z macierzystej sekcji spadochronowej WKS „Śląsk" i Aeroklubu Wrocławskiego. Brawa więc dla Ligockiego podwójne!

Gratulując Ligockiemu, chciałbym również pogratulować wszystkim polskim spadochroniarzom i działaczom tej dziedziny z Komisją Spadochronową APRL na czele. Z brązowego medalu w Graz i dzielnej postawy całej naszej ekipy na mistrzostwach mogą mieć wiele satysfakcji. Jest ten medal niejako ukoronowaniem ich dotychczasowych wysiłków w rozwoju spadochroniarstwa; konkretnym międzynarodowym laurem w uporczywej, a niełatwej wcale — jak wiemy — walce o coraz wyższy jego poziom.

Jest ten medal pięknym prezentem spadochroniarzy na tegoroczne Dni Lotnictwa i jakże miłym akcentem tegorocznego, ubogiego przecież sezonu sportowego w sukcesy międzynarodowe.

Ikarus

NASZE ROZMOWY

PLL LOT przed V ZJAZDEM PZPR

W okresie przed rozpoczęciem V Zjazdu Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej odwiedzamy Komitet Zakładowy PZPR w Polskich Liniach Lotniczych LOT. Pod nieobecność będącego na urlopie I sekretarza Komitetu Zakładowego rozmawiamy z zastępującym go w tym okresie WŁODZIMIERZEM BUDNICKIM, sekretarzem propagandy KZ PZPR. Interesują nas problemy i perspektywy LOT-u w świetle tez KC PZPR na V Zjazd naszej Partii oraz udział załogi w dyskusji i czynie przedzjazdowym. Takie też zadajemy pytanie naszemu rozmówcy.

A więc — mówi Włodzimierz Budnicki — zapoznajemy się najpierw z niektórymi problemami, a tym samym z kierunkami rozwoju PLL LOT w świetle tez KC PZPR na V Zjazd Partii. Są wśród nich m. in. takie sprawy jak:

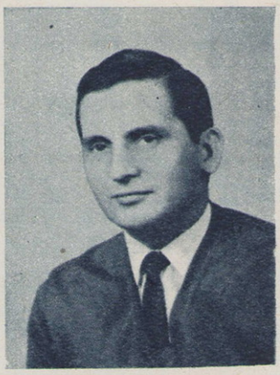
— zwiększenie tempa wzrostu transportu lotniczego w celu wyrównania dysproporcji w stosunku do innych krajów i do rozmiarów odpowiadających udziałowi Polski w gospodarce światowej;

— zaliczenie transportu lotniczego do usług eksportowych (rola tego transportu w zaspakajaniu potrzeb ludności jest wtórna);

— wzrost tempa rozwoju transportu lotniczego traktowanego jako eksport powinien być jednym z elementów działania, zmierzającego do poprawy blansu obrotów międzynarodowych kraju. W związku z powyższym należy zwiększyć wysiłki w celu rozwinięcia najbardziej efektywnych dewizowo przewozów na zagranicznych liniach dalekiego zasięgu i w miarę możliwości w Europie. Należy też zwiększyć maksymalnie obsługę linii krajowych. Realizacja tych planów wymaga oczywiście zabezpieczenia odpowiedniego i szeroko pojętego zaplecza, gwarantującego właściwą eksploatację wszystkich obsługiwanych linii lotniczych.

Jeśli zaś chodzi o odpowiedź na drugą część pytania to cała załoga PLL LOT z Podstawową Organizacją Partyjną na czele, wkrótce po ogłoszeniu tez KC PZPR na V Zjazd Partii, żywo i aktywnie włączyła się w nurt dyskusji przedzjazdowej.

30 lipca br. na plenarnym posiedzeniu Komitetu Zakładowego zatwierdzono program działania oraz plan pracy propagandowej POP przy PLL LOT przed V Zjazdem PZPR. Program przewiduje m. in.: naradę aktywu społeczno-politycznego i gospodarczego, posiedzenia egzekutyw Oddziałowych Organizacji Partyjnych, ZZ ZMS, Rady Zakładowej i Plenum KZ PZPR. Ponadto: zebrania otwarte poszczególnych Oddziałowych Organizacji Partyjnych oraz konferencję zakładową POP PZPR.



rozmówca: — Włodzimierz Budnisekretarz propagandy KZ PZPR.

Głównym tematem tych spotkań jest dyskusja nad tezami KC PZPR na V Zjazd Partii. W zależności od rodzaju spotkania na porządku obrad stoją także takie sprawy, jak: ocena dyskusji nad tezami oraz opracowanie wniosków i uwag wynikających z dyskusji, informacje o podejmowaniu i realizacji zobowiązań dla uczczenia V Zjazdu Partii, a także wybory delegatów na konferencję zakładową i dzielnicową PZPR.

Spotkania przedzjazdowe stały się więc dla całej załogi PLL LOT, od robotnika do dyrektora, okazją do dyskusji nad tezami na V Zjazd naszej Partii. Dominują problemy polityczne oraz sprawy organizacyjno-ekonomiczne kraju i przedsiębiorstwa.

Dyskusja ta z każdym dniem przynosi nowe, rzeczowe wnioski i postulaty. Wnioski te uszeregowane tematycznie staną się kolejno przedmiotem wnikliwych rozważań na konferencjach — zakładowej i dzielnicowej. Postulaty o charakterze bardziej ogólnym, w zależności od ich rangi, staną się tematem pracy wyższych instancji partyjnych. Sprawy najważniejsze, wynikłe z ogólnonarodowej dyskusji przedzjazdowej, staną na porządku obrad rozpoczynającego się 11 listopada br. V Zjazdu PZPR.

W krótkich słowach nie sposób wymienić wszystkich spraw, jakie podniesiono na zebraniach w naszym przedsiębiorstwie. Dla przykładu wymienię ich jednak kilka. Pod adresem zainteresowanych czynników kierowano postulaty opracowania wieloletniego planu rozwoju przedsiębiorstwa i modernizacji sprzętu, zorganizowania nowej szkoły zawodowej i średniej o lotniczej specjalności (dla zaplecza techniczno-obsługowego) oraz modyfikacji programu nauczania w Lotniczych Zakładach Naukowych we Wrocławiu, gdyż obecny progam nie odpowiada rosnącym potrzebom. Krytykowano występujące braki w organizacji niektórych działów i w zapewnieniu odpowiednich kadr dla samodzielnych stanowisk przedsiębiorstwa. Proponowano rozważenie możliwości powołania specjalnego towarzystwa „czarterowego" itp.

Domagano się też: w ramach sprawiedliwego podziału dochodu narodowego — ciągłej kontroli funduszu płac, ograniczenia bardzo wysokich, nieuzasadnionych płac; wprowadzenia bodźców ekonomicznych w grupie personelu inżynieryjno-technicznego i robotników o bardzo wysokich kwalifikacjach, którzy osiągnęli maksymalny pułap płac; ograniczenia wieloetatowości; zlikwidowania dysproporcji między pracownikami umysłowymi i fizycznymi w zasiłkach chorobowych i innych świadczeniach socjalnych.

Podkreślano prawidłowość w rozwiązywaniu spraw urlopowych. Zwracano uwagę na stosunki międzyludzkie oraz rolę aktywu i kadry kierowniczej w ich normowaniu. Podnoszono potrzebę podjęcia w większym zakresie pracy ideologicznej i wychowawczej z pracownikami młodymi. Z uwagi na wprowadzony ostatnio nowy system finansowania PLL LOT dyskutowano wybrane zagadnienia ekonomiczne. Mówiono o trudnościach w doborze odpowiedniej kadry w specjalnościach lotniczych. Proszono o dokładniejsze wyjaśnienie tezy dotyczącej budownictwa mieszkaniowego (chodzi o precyzowanie typu i standardu mieszkań oraz terminów realizacji).

Załoga nasza czci też V Zjazd Partii cennymi zobowiązaniami. Wartość zobowiązań produkcyjnych do wykonania poza planem oraz czynów społecznych na terenie zakładu i dzielnicy wynosi 7 157 000 zł. Znaczną część tych zobowiązań już wykonano.

Rozmawiał: **hek**

Z lotniczego podwórka

LAUREACI Z KRAKOWA

● Informujemy dodatkowo, że wśród tegorocznych laureatów nagród ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych przyznawanych za wybitne osiągnięcia twórcze w projektowaniu w dziedzinie budownictwa, architektury i planowania przestrzennego znalazł się również krakowski zespół: inż. arch. Tadeusz Kucz, arch. Andrzej Kurkiewicz oraz artysta-plastyk Witold Skulicz, którzy są autorami budynku dworca lotniczego na krakowskim lotnisku LOT-u w Balicach. Projekt tego dworca opracowano w Miejskim Biurze Projektów w Krakowie. Laureatom gratulujemy!

NAJMŁODSZY DELEGAT

● Najmłodszym członkiem delegacji polskiej, która uczestniczyła w IX Światowym Festiwalu Młodzieży i Studentów w Sofii (Bułgaria), był 18-letni uczeń V klasy Technikum Łączności z Gdańska — Roman Gliniecki. Jest on jednym z najlepszych uczniów swej szkoły, działaczem harcerskim, modelarzem i pilotem szybowcowym Aeroklubu Gdańskiego. Gliniecki brał na festiwalu w Sofii udział m.in. w spotkaniach hobbystów.

TRÓJMECZ SPADOCHRONOWY

● W Riesa (NRD) rozegrano trójmecz spadochronowy między klubami Wrocławia, Leuny (CSRS) i Drezna (NRD). Piękny sukces odnieśli w nim wrocławscy spadochroniarze. W klasyfikacji indywidualnej kobiet wrocławianki: J. Zwierzchowska, K. Ligocka i J. Kwaśnik zajęły trzy pierwsze miejsca. W klasyfikacji mężczyzn najlepszym okazał się E. Ligocki. Drużynowo zwyciężył również Wrocław — 1 916,1 pkt., przed Leuny — 1 741,1 pkt. i Dreznem — 1 655 pkt.

PATRONAT WOSL NAD „DĘBLINEM"

● Z inicjatywy załogi statku M/S „Dęblin", Wyższa Oficerska Szkoła Lotnicza im. J. Krasickiego w Dęblinie objęła patronat nad tym statkiem. Uzgodniono w oparciu o potrzeby i możliwości obu stron szczegóły współpracy. Załoga „Dęblina" zapozna się m. in. bliżej z historią Dęblina i WOSL, nastąpi wymiana wizyt członków załogi oraz pilotów i podchorążych WOSL, podróże na statku i przeloty na samolotach.

WZNOWIENIE KSIĄŻKI ROLSKIEGO

● Instytut Wydawniczy PAX wznowił wspomnienie płk. pil. rez. Tadeusza H. Rolskiego pt. „Uwaga, wszystkie samoloty". Drugie wydanie tej ciekawej książki ukazało się w płóciennej oprawie z licznymi ilustracjami. Cena 45 zł.

W WALCE ZE STONKĄ

● Samoloty wrocławskiego oddziału LZUG-u brały udział w akcji zwalczania stonki ziemniaczanej na gruntach PGR w powiecie Lwówek. Akcją objęto 249 ha.

„KATOWICE" NAPRAWIONE

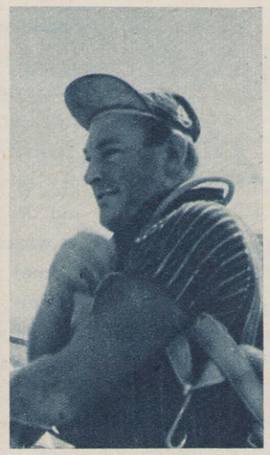
● Częstochowskie Zakłady Konstrukcji Technicznej i Wyrobów Filcowych naprawiły, na zlecenie Aeroklubu Śląskiego, balon „Katowice", który — jak wiadomo — został w zeszłym roku uszkodzony podczas jednego z lotów. Spodziewamy się więc nowych lotów na balonie „Katowice".

DIAMENTY W ELBLĄGU

● Piloci szybowcowi Aeroklubu Elbląskiego, Stanisław Rosiak i Jerzy Lachowski, wykonali udane przeloty docelowe 300 km, zdobywając zarazem pierwsze diamenty do złotych odznak szybowcowych.

W JEŻOWIE, O PUCHAR SKRZYDLATEJ

Tekst i zdjęcia: HENRYK KUCHARSKI



Zdobywcy drugiego i trzeciego miejsca w VIII Jeżowskich Zawodach Szybowcowych o Puchar „Skrzydlatej Polski". Z lewej — W. Chmielewicz (W-wa), z prawej — B. Czapski (Jel. Góra).

Powyżej: Na mecie melduje się kolejny szybowiec. „Jaskółka", którą widzimy na zdjęciu, pilotowana jest przez Krzysztofa Włodarkiewicza z Warszawy. Poniżej: Opowieści o lotniczych przygodach wypełniały na ogół czas zawodnikom przed rozpoczęciem konkurencji.

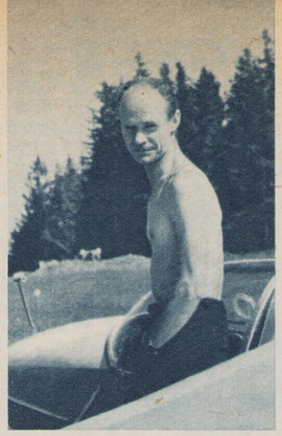
W górach na ogół trudniej o dobrą, szybowcową pogodę niż w innych rejonach kraju. Czas na przełomie lipca i sierpnia, kiedy to od kilku lat w Jeżowie Sudeckim rozgrywane są Jeżowskie Zawody Szybowcowe o Puchar „Skrzydlatej Polski", pozwala jednak na rozegranie 4—7 konkurencji co jak na rangę tego rodzaju zawodów jest liczbą zupełnie przyzwoitą. Tak było i w bieżącym roku. Podczas rozgrywania już ósmych z kolei zawodów o puchar naszej redakcji na jeżowskim szybowisku, w okresie od 22 lipca do 4 sierpnia br., odbyło się 5 konkurencji: **I** — dwukrotny docel-powrót Jeżów — Świdnica — Jeżów, o łącznej długości 220 km; **II** — trójkąt 122 km Jeżów — Świdnica — Stary Jawor — Jeżów; **III** — dwukrotny trójkąt Jeżów — Czocha — Bolesławiec — Jeżów o łącznej długości 204 km; **IV** — trójkąt 211 km Jeżów — Lubin — Wrocław — Jeżów; **V** — docel-powrót 122 km Jeżów — Lublin — Jeżów.

Najlepsze wyniki konkurencji podaliśmy w poprzednich numerach. Przypomnijmy tylko, że w zawodach brało udział 18 pilotów z 10 aeroklubów całego kraju. Na starcie stanęli w większości piloci ze znacznym już doświadczeniem zawodniczym, legitymujący się pokaźną ilością wylatanych godzin i przelecianych kilometrów, a także złotymi odznakami i diamentami. Oto kilka liczb. Średni wiek zawodników wynosił 29 lat; najmłodszy zawodnik miał lat 21, najstarszy — 38. Poniżej 30 lat było 8 pilotów, powyżej — 10. Nalot: największy — 700 godzin, najmniejszy — 100 godzin. Ponad 500 godzin miało 7 pilotów, od 200 do 500 godzin — 8 pilotów i poniżej 200 godzin — 3 pilotów. Złote odznaki szybowcowe posiadało 13 pilotów (w tym dwóch z 3 diamentami), a odznaki srebrne — 5 pilotów.

Zawodnicy o takich umiejętnościach gwarantowali wyrównaną i stojącą na wysokim poziomie sportową rywalizację. I tak też było w istocie. O najwyższe lokaty, jak równy z równym, walczyło aż 11 pilotów. Większość z nich potrafiła niemal maksymalnie i skutecznie wykorzystać istniejące w danym dniu warunki termiczne. Piloci czołówki latali dobrze taktycznie, szybko, nowocześnie. Nieobce im były tajniki latania zespołowego.

W tej sytuacji wielką, a przy tym niezwykle miłą, niespodzianką było zwycięstwo mało jeszcze znanego w światku lotniczym pilota Aeroklubu Lubelskiego Mariana Nowaka. Ten 24-letni student czwartego roku Wyższej Szkoły Rolniczej w Lublinie przed przystąpieniem do zawodów miał poza sobą zaledwie jeden start w zawodach juniorów na Żarze (6 miejsce) oraz 350 wylatanych godzin i srebrną odznakę szybowcową z 1 diamentem. Jego trening przed zawodami zamykał się liczbą 18 wylatanych godzin i 800 przelecianych kilometrów. Latający od 1962 roku uczeń Franciszka Kępki (juniora) pokazał w Jeżowie cechy znamionujące szybowników dużego formatu. Latał bardzo rozważnie i spokojnie, skutecznie kontrolował i właściwie oceniał sytuację w powietrzu. Plasował się też zawsze w czołówce. Świadczą o tym miejsca zajęte w kolejnych konkurencjach: 5—7; 2; 2; 2—4; 1.

Franciszek Ragankiewicz (Wrocław) — 4 miejsce.



Eligiusz Wawrzyniak (Lublin) — 6 miejsce.

Mieczysław Kozdra (Wrocław) — 7 miejsce.

Stanisław Drozdowski (Warszawa) — 9 miejsce.

St. Błasiak (Wrocław) i M. Małolepszy (Częstochowa) — 5 i 10 m.

Sprawdzianem jego, już teraz niemałych umiejętności i odporności nerwowej, była ostatnia konkurencja, w której jako przodownik bronił swej niewielkiej przewagi nad następnymi, ostro atakującymi rywalami. Uważnie obserwował z powietrza ich manewry. Na trasie zameldował się jako jeden z ostatnich. Na mecie okazało się, że... wygrał konkurencję i podwoił jeszcze swoją przewagę.

W sumie Marian Nowak, niewątpliwe odkrycie tegorocznych zawodów w Jeżowie, wygrał nasłużenie i przekonywająco. Zdobył też pokaźną ilość 91,5 proc. możliwych do zdobycia punktów. Puchar naszej redakcji dostał się więc w godne ręce. Jesteśmy przekonani, że jeśli zawodnik ten nie zaprzestanie pracy nad sobą usłyszymy o nim wkrótce więcej. Tymczasem gratulując mu sukcesu, życzymy powodzenia w przyszłorocznej walce podczas zawodów II ligi, w których miejsce wywalczył sobie właśnie w Jeżowie.

Drugą indywidualnością zawodów był tegoroczny szybowcowy mistrz Warszawy Włodzimierz Chmielewicz, zdobywca drugiego miejsca w Jeżowie. Potrafi latać szybko, tak sam jak w zespole, potrafi też godzinami utrzymywać się w powietrzu przy minimalnych wznoszeniach. Plasował się również zawsze w czołówce. Jego lokaty: 1—2; 9; 1; 2—4; 9. Zdobył 77,8 proc. przez trzy pierwsze konkurencje (po konkurencji trzeciej wspólnie z M. Nowakiem). Zdobył 85,5 proc. punktów.

Włodzimierz Chmielewicz ma 31 lat, wylatał 700 godzin, ma złotą odznakę z kompletem diamentów. Pilot samolotowy. Jest pracownikiem inżynieryjno-technicznym Instytutu Techniki Budowlanej w Warszawie. Przed zawodami legitymował się treningiem w wymiarze 30 godzin i 1 000 km.

Zdobywca trzeciego miejsca Bronisław Czapski z Jeleniej Góry wygrał już nasze zawody przed dwoma laty. Jest to zawodnik, którego stać na dobre rezultaty. Lata jednak nierówno. Jego lokaty: 9—11; 9; 1; 2—4; 9. Zdobył 77,8 proc. punktów. W zawodach latał bez treningu. Ma lat 35, 600 wylatanych godzin i złotą odznakę z 2 diamentami. Pilot samolotowy, akrobacyjny. Jest technikiem samochodowym. Żonaty, 1 dziecko.

Wysoko trzeba ocenić czwarte miejsce Franciszka Ragankiewicza z Wrocławia, startującego na „Musze-100A". Z wyrównanej jedenastki zawodników chcielibyśmy jeszcze zwrócić uwagę na młodszych wiekiem pilotów: 25-letniego Stanisława Błasiaka z Wrocławia i 24-letniego Krzysztofa Włodarkiewicza z Warszawy. 21-letni Marek Małolepszy z Częstochowy, głównie wskutek braku treningu wypadł w tym roku nieco gorzej niż w ubiegłym.

W otoczeniu pięknego, górskiego krajobrazu, na szczycie jeżowskiego szybowiska start do kolejnej konkurencji zawodów o Puchar „Skrzydlatej Polski".

Wyniki ostateczne zawodów odzwierciedlają w pełni układ sił. Wyjątkiem jest ostatni w klasyfikacji Witold Bródka, który już w pierwszej konkurencji lądując przygodnie w zbożu spowodował urwanie usterzenia szybowca i tym samym wyeliminował się z walki.

Na prośbę zawodników zainteresowanych walką zespołową podczas zawodów podajemy nieoficjalną klasyfikację drużynową, która powstała po podsumowaniu punktów zdobytych przez poszczególnych pilotów z tego samego aeroklubu: 1. Warszawa — 11 002 pkt.; 2. Wrocław — 10 787 pkt.; 3. Lubin — 4 679 pkt.

VIII Jeżowskie Zawody Szybowcowe o Puchar „Skrzydlatej Polski" były dobrą szkołą zawodniczego latania w trudnym górskim terenie. Jeśli dodać serdeczną, koleżeńską atmosferę oraz dobrą organizację, tak dni lotnych jak nielotnych, będziemy mieli obraz niezwykle udanej imprezy lotniczej.

Podkreślić należy tradycyjne już zainteresowanie i opiekę nad zawodami miejscowych władz i instytucji, nie mówiąc już o pracownikach i działaczach Aeroklubu Jeleniogórskiego. W bieżącym roku instytucjami patronującymi zawodom były: Huta Szkła Technicznego w Jeleniej Górze oraz Zakłady Metalowe Przemysłu Terenowego w Cieplicach Śl.

Kierownikiem zawodów był Stanisław Basiora, kierownikiem sportowym — Wiesław Dziedzio, szefem technicznym — inż. Tadeusz Pieńkowski, sędzią głównym — piszący te słowa — przedstawiciel „Skrzydlatej Polski".

WYNIKI
VIII JEŻOWSKICH ZAWODÓW SZYBOWCOWYCH O PUCHAR „SKRZYDLATEJ POLSKI"
Jeżów Sudecki ● 22 lipca — 4 sierpnia 1968r.

1.	Marian Nowak	Lublin	4 577 pkt
2.	Włodzimierz Chmielewicz	Warszawa	4 277 pkt
3.	Bronisław Czapski	Jelenia Góra	3 890 pkt
4.	Franciszek Ragankiewicz	Wrocław	3 680 pkt
5.	Stanisław Błasiak	Wrocław	3 660 pkt
6.	Eligiusz Wawrzyniak	Lubin	3 495 pkt
7.	Mieczysław Kozdra	Wrocław	3 447 pkt
8.	Krzysztof Włodarkiewicz	Warszawa	3 400 pkt
9.	Stanisław Drozdowski	Warszawa	3 325 pkt
10.	Marek Małolepszy	Częstochowa	3 263 pkt
11.	Zbigniew Szczepański	Krosno	3 157 pkt
12.	Franciszek Gieleciak	Bielsko-Biała	2 472 pkt
13.	Marek Koselski	Jelenia Góra	2 132 pkt
14.	Marian Staniak	Łódź	1 680 pkt
15.	Ryszard Niedzieski	Toruń	1 485 pkt
16.	Ryszard Tarapacz	Lubin	1 184 pkt
17.	Mieczysław Gałuszka	Krosno	825 pkt
18.	Witold Bródka	Jelenia Góra	750 pkt

Foto: Janusz Szymanski

GDY PO LOTACH WOLNY MAMY CZAS...

MOŻNA jechać pociągiem w wagonach, które opuściły zakłady produkcyjne przed kilkudziesięciu laty i w niedługim czasie wagony te będą stały na bocznicach kolejowych niezdatne do przewożenia pasażerów lub pójdą na złom. Wówczas wysiada się na małej stacyjce, gdzie najczęściej spotkać można żołnierzy w mundurach lotniczych. Po przeciwnej stronie torów kolejowych małe jeziorko przypominające staw porosły sitowiem i nenufarami.

Można również jechać autobusem PKS po asfaltowej, wijącej się wśród gęstych lasów szosie i wówczas wysiada się na przystanku wśród zielonych łanów pól.

Z obydwu przystanków — kolejowego i autobusowego — słychać charakterystyczne, intensywne odgłosy silników lotniczych. Nie pytając nikogo o drogę na lotnisko, którego nie widać, ale „słychać", trafić można łatwo bez błądzenia. Droga prowadzi obok jedynego w tej okolicy osiedla, które powstało, sądząc po wyglądzie świeżych tynków i nowej czerwonej cegły, w ostatnim dwudziestoleciu. Budynki dwu lub trzypiętrowe, dwa większe — na jednym tablica z napisem: „Hotel", na drugim: „Klub Oficerski". Dzieciaki biegają po podwórku, bawią się w piaskownicach, kręcą się wokół huśtawek, grają w piłkę. Matki nie obawiają się, że ich pociechy wybiegną na szosę — w osiedlu każde podwórko przypomina ogródek jordanowski. O tej porze spotkać można tu tylko kobiety i dzieci. Żony oficerów i podoficerów dokonują w sklepach zakupów, można tu dostać wszystko, od guzika począwszy, na lodówce i telewizorze skończywszy. Nie trzeba wobec tego jeździć do miasteczka odległego o kilkadziesiąt kilometrów, bo prawdę powiedziawszy tam, z wyjątkiem siedziby Prezydium Rady Narodowej, Urzędu Stanu Cywilnego i kościoła oraz „nowych twarzy", nic ciekawego nie ma. Nawet lokale rozrywkowe, a więc kawiarnie, sala taneczna, bufety oraz kino, w którym codziennie wyświetlane są filmy — są na miejscu, w osiedlu oficerskim.

Idąc na lotnisko, trudno oprzeć się pokusie, żeby nie zatrzymać się na chwilę w siedlu, porozmawiać z mieszkańcami, popatrzeć na to wszystko, co ludzkie ręce zrobiły. Ludzkie ręce — to znaczy nie tylko fachowców z przedsiębiorstw budowlanych, lecz również i samych mieszkańców garnizonu. Alejki spacerowe wysadzane drzewami, żywopłoty zielenią pachnące, klomby, ławki zapach świeżej farby wydzielające, nowoczesne, jarzeniowe latarnie... A za klubem i hotelem, pod wzgórzem rząd garaży; obok dziesiątki działek z kwiatami, warzywami i drzewami owocowymi.

Nie poszedłem na lotnisko. Zawsze, gdy przyjadę do jakiegokolwiek garnizonu, przede wszystkim na lotnisko kieruję swe kroki. Tym razem odstąpiłem od zasady. Słyszę huk silników samolotów odrzutowych, widzę je w powietrzu, przed oczyma przesuwa mi się obraz: ludzie w mundurach i kombinezonach, — piloci, mechanicy, kierowcy i cała plejada osób, które zabezpieczają loty; piloci ocierają pot z czoła, mechanicy uwijają się przy samolotach przygotowując je do następnych wylotów, radiotelegrafiści w ciasnych pomieszczeniach przy radiostacjach, operatorzy, meteorologowie, którzy pracują przy dalekopisach i innej aparaturze kreśląc znaki na mapie pogody, nawigatorzy, planszeciści, kierownik lotów, który czuwa nad bezpieczeństwem każdego pilota...

Jestem pewien jak zawsze, że piloci zadania swe wykonają, już niedługo wrócą do domów, gdzie czekają na nich z niecierpliwością żony. One na swój sposób przeżywają każde loty. Są spokojne, gdy słyszą szum silników, gdy widzą samoloty startujące i lądujące. Ale gdy czasem zalegnie z jakiegoś powodu cisza nad lotniskiem, niepokój ogarnia kobiety. Patrzą na zegarki, czy to już koniec lotów. A gdy się okaże, że loty powinny jeszcze trwać, stają w bezczynności, ręce im opadają. „Co to mogło się stać? Dlaczego nie latają?"... Pytaniom i wątpliwościom nie ma końca. Później mężowie im tłumaczą, żeby były spokojne, żeby się nie denerwowały, po prostu nastąpiła przerwa w lotach na skutek zmiany programu szkolenia. Ale to nic nie pomaga. Intuicyjnie wyczuwają wiszące w powietrzu niebezpieczeństwo, na które niemal zawsze jest narażony każdy pilot.

Przyjechali piloci z lotniska, zaludniło się osiedle. Siedzimy z młodym pilotem, porucznikiem Adamem KACZKOWSKIM w kawiarence, popijamy piwo, rozmawiamy, obserwujemy. Już pora obiadowa minęła, zawarczały motory samochodów i motocykli. Nie poznasz teraz, kto jest pilotem z „gapą" na mundurze, kto technikiem, kto oficerem, kto zaś podoficerem. Wędkarze zamocowują wędki do motocykli, wkładają kaski, zabierają naczynia na ryby i wyruszają nad jeziora. Ponoć jest to najlepszy odpoczynek po lotach. Wędkarze twierdzą, że w innych warunkach tak dobrze nie odpoczną po dniu intensywnego wysiłku i pełnego napięcia nerwowego. Wyruszają również nad wodę syrenki, warszawy, moskwicze, a w nich dzieciaki i żony.

Zaludniają się kawiarnie, przy butelce piwa, filżance kawy lub kieliszku wina wspominają lotnicy miniony dzień, kawalerowie umawiają się na „wyskok", planują, jak spędzą najbliższą sobotę i niedzielę. Mają do wyboru: albo przywieźć swoje panny tu, na wieczorek taneczny do klubu, albo pojechać na wycieczkę pod namiot, albo pojechać na tańce do lokalu w miasteczku.

Mój rozmówca por. pil. Kaczkowski opowiada mi zabawną przygodę.

— Było nas trzech, nierozłącznych kumpli — powiada. — Ja, Irek i Kazik. Wszyscy kawalerowie. W lataniu byliśmy wszyscy dobrzy, przełożeni nie mieli do nas pretensji, cały wolny czas spędzaliśmy zawsze razem. Jeździliśmy do pobliskiego miasteczka „na podrywkę", zawsze razem wracaliśmy, opowiadaliśmy sobie przygody. Po pewnym czasie każdy z nas znalazł sobie dziewczynę, kandydatkę na żonę. Od tej pory tylko z nimi się spotykaliśmy. Przyrzekliśmy sobie, że weźmiemy ślub jednego dnia. Ustaliliśmy termin ślubu, omówiliśmy w szczegółach przebieg uroczystości, uzyskaliśmy zgodę naszych przyszłych teściów, złożyliśmy dokumenty w USC...

Na kilka dni przed datą ślubu, gdy już teściowie rozpoczęli przygotowania do wesela, otrzymałem bardzo pilny i ważny rozkaz wylecieć na wykonanie zadania na kilka dni. Z przełożonymi ustaliliśmy, że wrócę dzień przed ślubem, będę miał czas na przygotowanie się. Gdy nadszedł dzień powrotu do garnizonu, nastąpiły nieoczekiwane komplikacje. O powrocie nie było żadnej mowy. Nie mogłem wrócić żadnym środkiem lokomocji — wymagała tego sytuacja. Proszę sobie wyobrazić moje zdenerwowanie, które było spowodowane przede wszystkim tym, że z powodu mojej nieobecności denerwuje się moja narzeczona i koledzy.

Przybyłem do garnizonu akurat w dniu wyznaczonego ślubu. Nie zdążyłem nawet zdjąć kombinezonu, prosto z lotniska wsiadłem w samochód i pojechałem do USC. Zdążyłem na ślub kolegów, ale mojej narzeczonej nie było. Pojechałem do niej, ona, jak również jej rodzice nie chcieli ze mną rozmawiać. Byli przekonani, że zadrwiłem z nich. Nie miałem innego wyjścia, musiałem opuścić dom moich niedoszłych teściów. Po paru dniach napisałem do narzeczonej list i jeszcze raz wytłumaczyłem jej, że spóźniłem się na ślub nie ze swej winy, że nic na to nie mogłem poradzić. Uwierzyła. Odpisała, żebym przyjechał do niej. Pogodziliśmy się. W niedługim czasie odbył się również i nasz ślub...

Długo gawędziliśmy z pilotami o ich życiu, o tym, że na tym odludziu dobrze im się żyje, nie odczuwają tego, że pełnią służbę z dala od miasta, większość z nich ma swoje samochody lub motocykle, jest tu uroczo, dużo ryb w jeziorach i zwierzyny w lasach...

Por pil. Kaczkowski zawiózł mnie swoją syrenką do koszar, gdzie żołnierze spędzają wolne chwile od zajęć. Nowoczesne bloki z dużymi oknami, małe sale sypialne, nowoczesne łóżka i taborety, kwiaty w doniczkach, sztory na oknach. W świetlicy telewizor, radio z adapterem, dziesiątki płyt z nagraniami współczesnej muzyki. Żołnierze mają również swój „Klub Żołnierski", kawiarenkę, bilard. Oglądają filmy, słuchają muzyki, czytają, grają w szachy, wychodzą na przepustki. Co pewien czas dowódca jednostki zezwala na urządzenie żołnierskiej zabawy tanecznej. Jedzie wówczas delegacja Kół Młodzieży Wojskowej autokarem do szkoły, zaprasza dziewczęta do koszar, w klubie gra orkiestra, jest kawa, wino, są ciastka, wszyscy bawią się wesoło. A potem autokar odwozi dziewczęta do domów.

Następnym razem rewanżują się dziewczęta i organizują wieczorki taneczne u siebie, na które są zapraszani żołnierze.

To jest tylko jedna z form współpracy członków ZMS i ZMW z członkami KMW, z których wielu przed wojskiem było również członkami ZMS i ZMW...

Czas w garnizonie upływa dla kadry i żołnierzy służby zasadniczej nie tylko pod znakiem wytężonej pracy służbowej...

HENRYK SZCZYPEK

PIERWSZĄ czechosłowacką rakietą meteorologiczną była konstrukcja opracowana w latach 1955—1957 i demonstrowana w roku 1963 na praskiej wystawie zatytułowanej: „Człowiek i Kosmos". Jedyny egzemplarz tej rakiety zachował się w Brnie. W roku 1962 w Brnie rozpoczęto prace doświadczalne nad rakietą meteorologiczną. W wyniku tych prac powstał prototyp małej dwustopniowej rakiety S-1/S-2, który poddano próbom w locie.

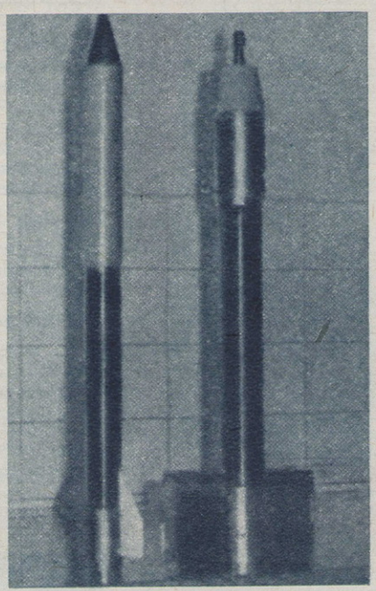
Latem 1965 r. wystartowały najpierw stopnie S-1 i S-2, później cały zespół tych rakiet, w którym drugi stopień był odzyskiwany przy pomocy spadochronu. Próba mimo pewnych trudności wypadła nadspodziewanie dobrze. Start ten zapoczątkował rozwój prac eksperymentalnych nad planowaną rakietą sondażową o zasięgu ponad 25 km, z możliwością uniesienia ładunku użytecznego o ciężarze 6 kG. W ten sposób minęły dwa lata na pracach badawczych — dokonywano prób statycznych z nowymi silnikami, przygotowywano wyposażenie i opracowywano nowe koncepcje. Poszczególne stopnie nowo skonstruowanej rakiety otrzymały oznaczenie S-4 i S-3. Oba wyposażone są w spadochrony, przy czym stopień startowy ma jeden spadochron, a marszowy — dwa.

Start nowej rakiety nastąpił w początkach roku bieżącego. Przygotowano do startu trzy dwustopniowe rakiet S-1/S-2, dwustopniową rakietę S-4/S-3 i jeden stopień S-3. Pierwsze trzy rakiety wystartowały kolejno. W jednej z rakiet umieszczone były dwa spadochrony, smugacze i aparatura programowa. Aparatura radiowa będzie zabudowana w dalszych wersjach rakiety. Pierwszy stopień osiągnął wysokość 1,75 km, a stopień drugi miał pułap 3 km. Lądowanie stopnia startowego odbyło się na spadochronie. Spadochrony drugiego stopnia nie otworzyły się ze względu na uszkodzenie samowyzwalaczy czasowych.

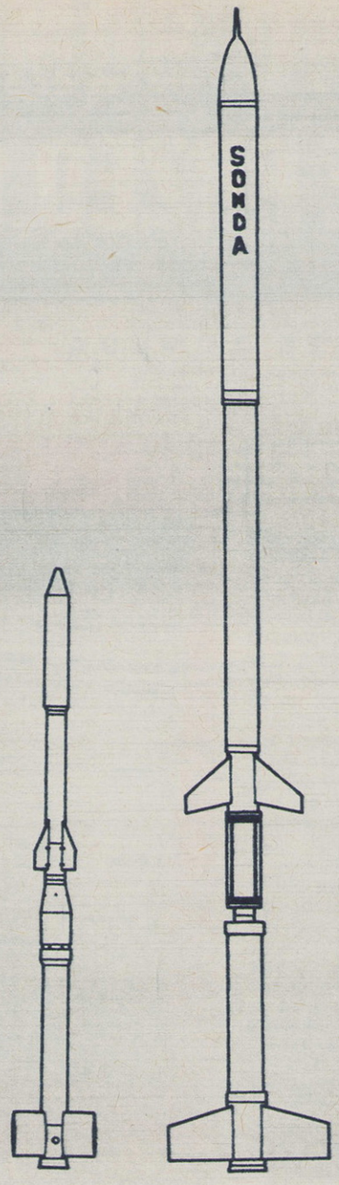
Jeśli chodzi o plany rozwojowe omawianych rakiet, to przewiduje się wykonanie silników o większym ciągu od 1 000 do 2 600 kG.

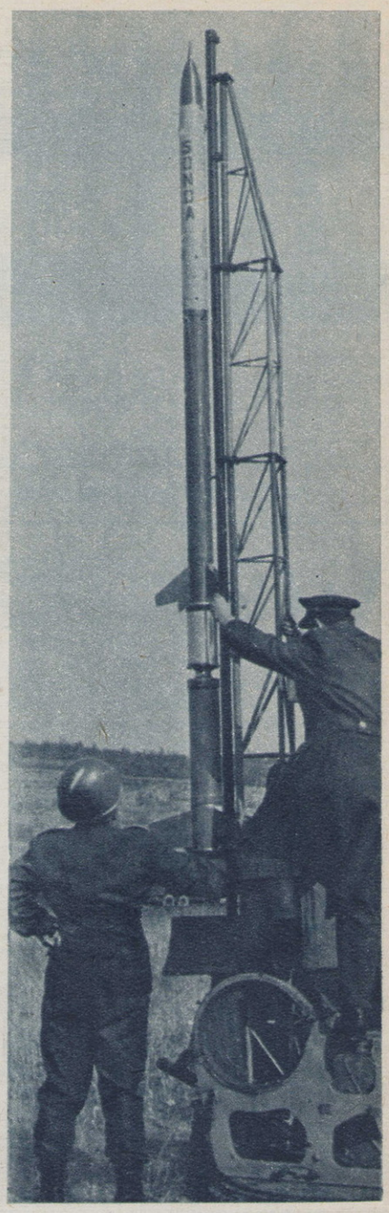
I. KROULIK

Rakiety meteorologiczne w CSRS

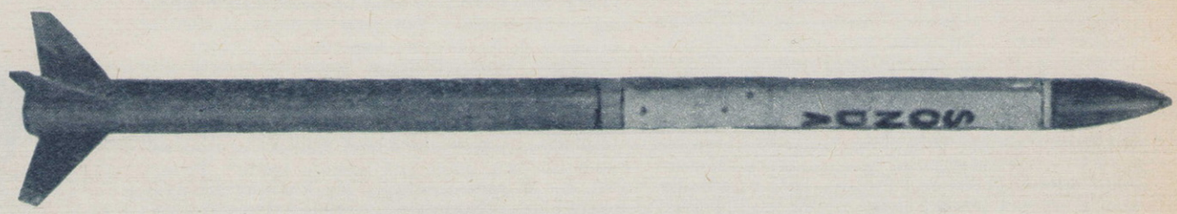


Wyżej: pierwszy człon S-2 rakiety sondażowej. Złożony on jest z dwóch stopni S-2 (z lewej) i S-1 z prawej. Poniżej: stopień S-3.





Z lewej: rakieta S-1/S-2. Z prawej: rakieta S-4/S-3. Na zdjęciu rakieta S-4/S-3 na wyrzutni.



ASTRONAUTYKA I TECHNIKA RAKIETOWA

W Wiedniu zakończyła swe obrady konferencja ONZ poświęcona badaniom i pokojowemu wykorzystaniu przestrzeni kosmicznej. W konferencji wzięło udział około 600 uczonych z 74 krajów świata, a także przedstawiciele 13 międzynarodowych organizacji.

Konferencja szeroko omówiła osiągnięcia naukowe, które stały się możliwe po wyrzuceniu przez ZSRR 4 października 1957 roku pierwszego sztucznego satelity Ziemi. Bardzo duże zainteresowanie i ożywioną dyskusję wywołała propozycja radziecka — utworzenia międzynarodowego systemu łączności satelitarnej „Intersputnik" — za pośrednictwem sztucznych satelitów ziemskich.

★

Propozycja wysunięta na ONZ utworzenia międzynarodowej organizacji kierującej łącznością satelitarną o nazwie „Intersputnik" jest nowym przykładem aktywności ZSRR i krajów socjalistycznych. System „Intersputnik" obejmowałby satelity telekomunikacyjne wysyłane przez różne kraje, naziemne radiostacje i inne środki łączności. Projekt krajów socjalistycznych przedstawiono na konferencji w Wiedniu w 20 punktach przy czym podkreślono, że do organizacji proponowanej mogłyby należeć wszystkie kraje na równych prawach. System „Intersputnik" — jest pierwszą konkretną propozycją utworzenia prawdziwie globalnej łączności satelitarnej. Na podkreślenie zasługuje fakt, że w systemie tym mogą uczestniczyć małe, niebogate kraje. Przypomnieć warto, że propozycja organizacji „Intersputnik" wysunięta została przez Bułgarię, Czechosłowację, Kubę, Mongolię, Polskę, Rumunię, Węgry i Związek Radziecki.

★

28 sierpnia Agencja TASS doniosła o wyrzuceniu nowego sztucznego satelity „Kosmos-238". Satelita został wprowadzony na orbitę 219/190. Kąt nachylenia orbity względem płaszczyzny równika 51,7 stopnia.

★

Najnowszy, sierpniowy numer miesięcznika „Awiacja i kosmonawtika" przynosi interesujący reportaż o samolotowych lotach kosmonauty Hermana Titowa. Loty takie na naddźwiękowych samolotach należą do programu zajęć radzieckich kosmonautów.

★

Zakłady francuskie Sud Aviation opracowały nową rakietę sondażową „Dragon-II B". Długość silnika wynosi 6,9 m, przewidywany pułap — 550 km, a udźwig 60 kg.

★

Naukowcy francuscy wspólnie z brazylijskimi dokonają badań atmosferycznych przy pomocy balonów sondażowych (wg oryginalnego francuskiego projektu).

LOTNICTWO BOMBOWE W POLSCE PRZED 1939r.

● 2 ●

LESZEK KOMUDA

POCZĄTEK W NUMERZE 34–35

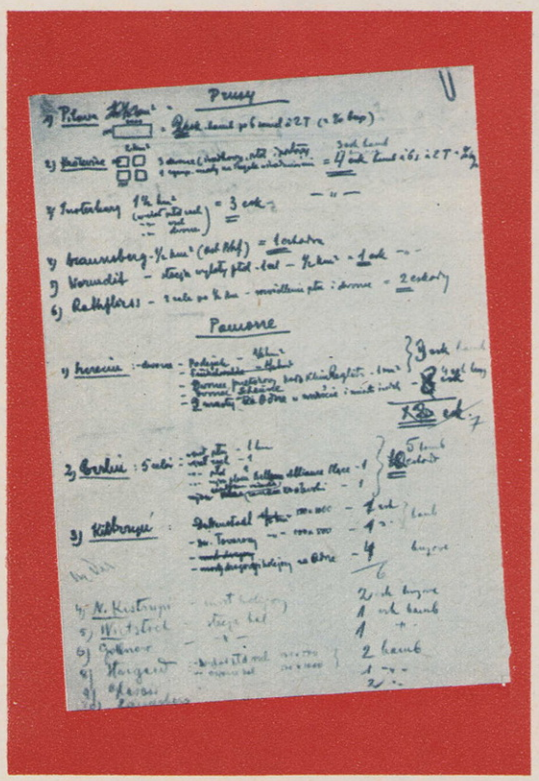
W rezultacie — potrzeby wynikające z rozbudowy lotnictwa znacznie wzrosły, przekraczając możliwości finansowe państwa. Widać to wyraźnie z załączonych tabel rozbudowy jednostek lotniczych opracowanych przez Departament Aeronautyki (Tablica 1 i 2). Biorąc pod uwagę, że na wyposażenie lotnictwa składają się także odpowiednie rezerwy części zapasowych i sprzętu, park naziemny, personel lotniska, wytwórnia płatowców, silników i innych części lotniczych, plan ten był zbyt kosztowny, aby można go było zrealizować w okresie lat 1937—1942. Jednak atmosfera była na tyle sprzyjająca na ile pozwalały środki finansowe. W czerwcu 1936 r. szef Sztabu Głównego gen. W. Stachiewicz przesłał szefowi Departamentu Aeronatyki pismo, w którym na poruszoną przez tegoż kwestię, czy brać zamówienia zagraniczne na samoloty w pełnym wymiarze odpowiedział: „Zastrzegam, że nasze zamówienie na rok 1937 nie może w żadnym wypadku ulec zwłoce" oraz „Wypowiadam się za przyjmowaniem jak najwięcej zamówień obcych, gdyż to mobilizuje nasz przemysł wojenny". Ponadto stwierdził, że „należy budować co rychlej fabrykę silników w rejonie bezpieczeństwa i fabrykę samolotów o konstrukcji metalowej ewentualnie w rejonie Lublina".

7 lipca 1936 r. zastępca szefa Sztabu Głównego gen. bryg. Malinowski odbył konferencję z szefem Departamentu Aeronautyki gen. Rayskim, na której omówiono: 1. możliwości redukcji ilości jednostek bojowych w projektowanym przez Departament Aeronautyki planie rozbudowy z uwagi na wysokie koszty (1 153 000 000 zł); 2. sprawy przemysłu lotniczego.

Wyniki tej konferencji zostały przedstawione szefowi Sztabu Głównego, gen. bryg. W. Stachiewiczowi w formie następującej notatki:

ad. 1. „Wobec potężnego lotnictwa naszych sąsiadów oraz tendencji do dalszego jego powiększania, gen. Rayski nie widzi możliwości na ścieśnienie swego programu (załączone tablice 1 i 2) — w ostateczności, w stosunku do liczebności eskadr przewidywanej na 1942 r., mógłby zrezygnować z pewnej ilości eskadr myśliwskich 1—3 oraz pewnej ilości eskadr liniowych. Ilościowo redukcję tych ostatnich trudno ustalić, gdyż zależy to od sprecyzowania zadań, które znów wiążą się z poszukiwanym, nowym typem samolotu (P-38). W każdym razie jest przeciwny zmniejszaniu lotnictwa bombardującego, uważając proponowaną ilość za bardzo skromną."

ad. 2. „Szef Departamentu Aeronautyki jest za przyjęciem przez PZL zamówień zagranicznych na produkcję w 1937 r. płatowców P-24 i P-23, uważa to za korzystne z wielu względów. Zapewnia przy tym, że wykonanie własnego zamówienia na 200 sztuk P-23 na czerwiec 1937 r. bezwzględnie będzie dotrzymane. Termin ten jest liczony z procentem bezpieczeństwa. Uruchomienie produkcji płatowców metalowych (P-37 i P-38) od października 1937 r. jest możliwe pod warunkiem niezwłocznego przystąpienia do budowy wytwórni. Najdogodniej z punktu widzenia szybkości i rozpoczęcia produkcji i kosztów byłoby budowanie tej wytwórni w Lublinie (oparcie początkowo o fabrykę Plage-Laśkiewicz, posiadanie na miejscu wykwalifikowanych robotników, i co za tym idzie — oszczędność na ewentualnej budowie mieszkań robotniczych). Wyasygnowanie na ten cel na początek 3 mln zł w zupełności wystarczy". Konkretny wniosek na piśmie miał być przedstawiony przez szefa Departamentu Aeronautyki do 10 lipca 1936 r. Równocześnie miał on przedstawić wniosek uzasadniający potrzebę budowy wytwórni silników w Rzeszowie, względnie w Dębicy.



Zachowany fragment oryginalnych szkiców (prawdopodobnie z 1936 r.) dotyczących projektu użycia polskiego lotnictwa bombowego przeciwko celom strategicznym w Niemczech hitlerowskich.

Projekt umiejscowienia nowej wytwórni lotniczej w Lublinie spotkał się z negatywną oceną płka Sadowskiego. Uważał on: „... za niecelowe z punktu widzenia obrony przeciwlotniczej budowanie właściwie nowej fabryki w tym samym miejscu, gdzie już istnieje jedna". Twierdził, że „... raczej narzuca się konieczność dyslokacyjnego zdecentralizowania przemysłu wojennego, choćby za cenę podwyższenia kosztów budowy."

W sprawie przyjęcia zamówień zagranicznych poparł je twierdząc, że: „... należy iść w tym kierunku jak najdalej, choćby za cenę opóźnienia własnej produkcji lotniczej, gdyż:

1. Każde powiększenie możliwości produkcyjnych jest związane z trwałym powiększeniem możliwości działania lotnictwa w czasie wojny.
2. Płatowce obce znajdujące się w produkcji u nas mogą być na wypadek wojny zarekwirowane przez nas i obrócone na nasze potrzeby."

Problem rozbudowy lotnictwa napotykał na dalsze trudności. Departament Aeronautyki zwrócił się do Banku Gospodarstwa Krajowego w sprawie udzielenia pożyczki na budowę wytwórni płatowców. Jednak dyrektor BGK po zorientowaniu się co do wysokości pożyczki i sposobu jej spłaty w ratach, obiecał przedstawić sprawę pożyczki posiedzeniu dyrektorów, przy czym był przeświadczony, że decyzja będzie raczej negatywna. Departament Aeronautyki odwoływał się do II wiceministra Spraw Wojskowych o wywarcie przez ministra finansów nacisku na BGK. Sprawy budowy nowych wytwórni lotniczych ostatecznie zostały wraz z innymi obiektami przemysłu wojennego przedstawione szefowi Sztabu Głównego w październiku 1936 r. Wśród nich znajdowały się takie obiekty przemysłu lotniczego lub związanego z nim, jak:

1. **Fabryka płatowców:** proponowany rejon Mielec lub Łańcut. Uzasadniono ten rejon bliskością walcowni aluminium i fabryki silników lotniczych. Możność posiadania lotniska. Warunki transportowe, energetyczne, personalne i mieszkaniowe — dogodne. Linia kolejowa, gaz z gazociągu Jasło — Ostrowiec, prąd elektryczny z linii Mościce — Rożnów. Zalesione okolice powinny ułatwiać OPL.
2. **Fabryka silników lotniczych.** Położenie Jarosław — Brzozów. Uzasadnienie: bliskość fabryki płatowców oraz fabryki obrabiarek (w Rzeszowie). Dogodna komunikacja i dogodne warunki zaopatrzenia w energię elektryczną i gaz świetlny. Ośrodek miejski ułatwiał sprawy personalne i zakwaterowanie oraz OPL.
3. **Huta aluminium.** Rejon Tarnów obok Mościc. Uzasadnienie: tani prąd elektryczny (Mościce — Rożnów). Tani gaz ziemny (Jasło — Mościce). Blisko woda (Dunajec) i odbiorca (walcownia aluminium i miedzi). Dogodna komunikacja kolejowa. Pobliskie ośrodki miejskie (uprzemysłowione) ułatwiały sprawy personalne i kwaterunkowe oraz sprawy OPL. Hutę miały budować zakłady mościckie.
4. **Walcownia aluminium i miedzi.** Rejon Dębica ewentualnie Sanok. Bliskość aluminium i miedzi oraz fabryk uzbrojenia i lotniczych. Węzeł kolejowy. Dogodne warunki zaopatrywania w energię, gaz z gazociągu Jasło — Mościce, prąd z linii Mościce — Rożnów. Blisko woda. Ośrodek miejski ułatwiał sprawy personalne i zakwaterowanie pracowników oraz sprawy OPL. Wszystkie nowe obiekty były rozmieszczone w tzw. trójkącie bezpieczeństwa.

Co do zapoczątkowania realizacji potrzeb lotnictwa bombowego, to sytuacja w 1936 r. przedstawiała się następująco:

Samoloty liniowe P-23

Zamówienie 230 sztuk miało być zrealizowane do stycznia 1938 r. Do końca maja 1936 r. wyprodukowano 90 sztuk.

Samolot pościgowy P-38

W kwietniu opracowanie jedynie rysunkowe. Dowódca lotnictwa projektował wyposażenie tego płatowca w silniki Hispano-Suiza (600 KM). Prototyp miał latać z silnikami „Foka" (400 KM). Silnik dopiero w studiach. Po pomyślnym ukończeniu prób miano przystąpić do budowy płatowca. W listopadzie miała zapaść decyzja, czy silnik ten będzie produkowany. W razie przyjęcia płatowiec miał być gotów na grudzień (prawdopodobnie w rysunku — przypis autora artykułu). W sierpniu zadecydowano, że wobec przewlekających się prób z silnikiem „Foka", pierwszy prototyp będzie budowany z silnikami „Ranger". Prototyp miał być gotów około stycznia 1938 r.

Samolot bombowy P-30

Dotychczasowa nazwa P-30 w związku z umieszczeniem jej produkcji w Lublinie (w LWS) miała być przemianowana w myśl propozycji dowódcy lotnictwa na LWS-6. Silnik „Pegasus-VIII". W maju próba statyczna skrzydeł. Seria 16 sztuk: począwszy od lipca 1936 r. do lutego 1938 r. Próbę dźwigarów ukończono w czerwcu. Pierwszy egzemplarz płatowca miał być gotów w sierpniu.

Samolot bombowy P-37

Pierwszy egzemplarz — z pojedyńczym statecznikiem i silnikiem „Pegasus-XII" (800 KM) ukończył próbę fabryczną lotu z obciążeniem 2 000 kG i pełnymi zbiornikami paliwa. Dalsze próby miały być prowadzone przez Instytut Techniczny Lotnictwa. Próby 200 godzin lotu z pełnym obciążeniem, próby sprawności, prędkości i wysokości (pułapu). Koniec prób przewidywano na sierpień. W sierpniu, po zakończeniu prób został przesunięty do wytwórni, gdzie miano dokonać przeróbek mających na celu zwiększenie prędkości do 430 km/h i ułatwienie obsługi. Została zamówiona seria 30 sztuk. Początek dostawy — styczeń 1938 r.

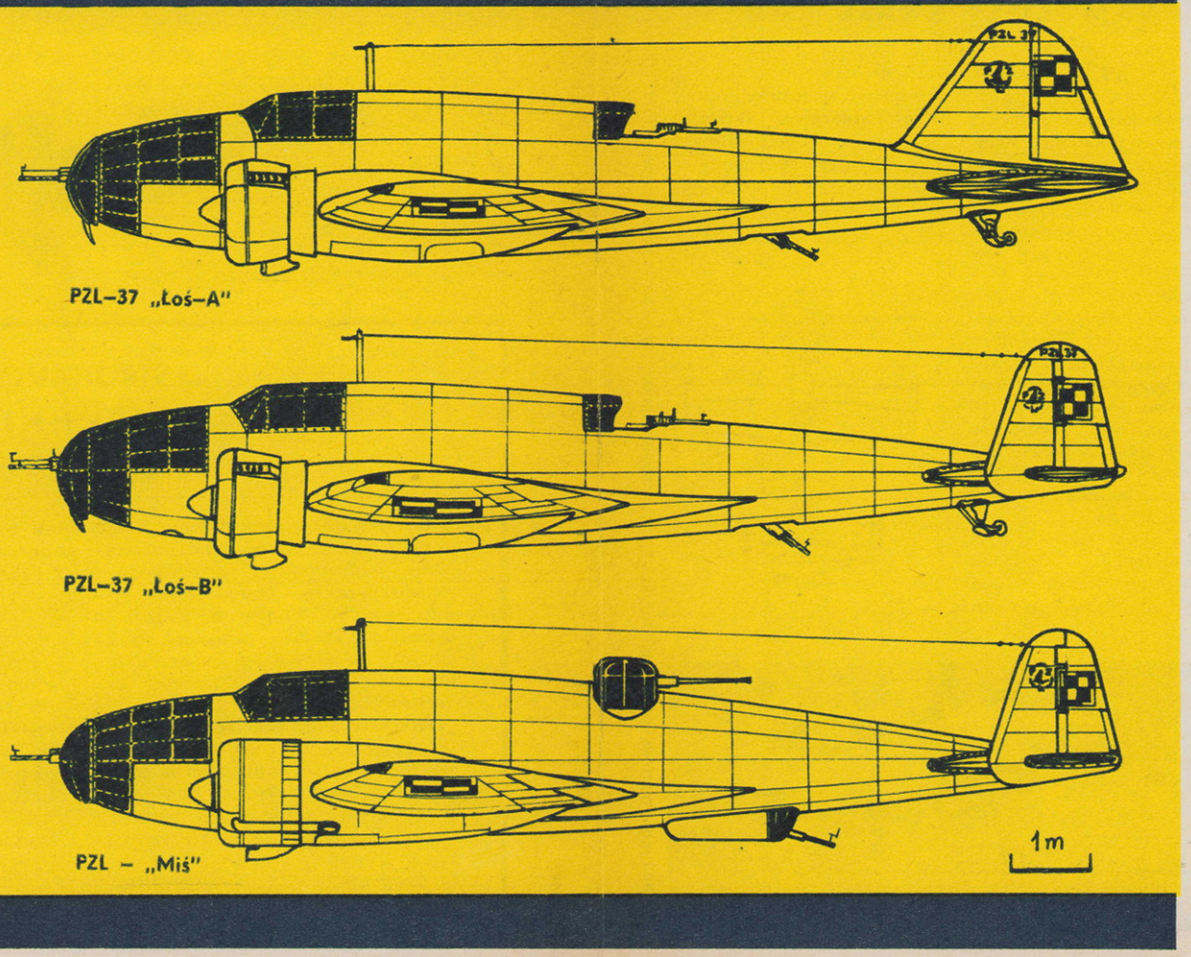
Drugi prototyp — z podwójnym usterzeniem pionowym i silnikami „Pegasus-XX" o mocy 900 KM miał być gotowy na sierpień 1936 r. Ostatecznie do lotów przygotowywano go około października. Tak więc sytuacja produkcyjna była dla lotnictwa sprzyjająca, gorzej było ze środkami finansowymi.

Ostatecznie po wielu dyskusjach Komitet do Spraw Uzbrojenia i Sprzętu podjął uchwałę (XVI), na której zatwierdził zmieniony ale ostateczny plan rozbudowy lotnictwa. Uchwała ta została ogłoszona pismem z 11 grudnia 1936. Plan ten podano jedynie w charakterze planowania licząc się z ewentualnymi zmianami jakie mogą spowodować:

a) kwestia prototypów i ich badań,
b) trudności przewidywanej produkcji,
c) trudności z personelem,
d) trudności budownictwa.

W rezultacie wg uchwały KSUS sprawa lotnictwa bombowego i liniowego w okresie rozbudowy miała się przedstawiać następująco:

POLSKIE SAMOLOTY BOMBOWE - 2 -



WYKAZ WYTYPOWANYCH OBIEKTÓW
DLA DZIAŁANIA POLSKIEGO LOTNICTWA BOMBOWEGO W III RZESZY

(Prawdopodobnie projekt zespołu Sztabu Głównego z 1936 r.)

OBIEKTY (Miejscowość) W nawiasie obecne nazwy i przynależn.	CELE W OBIEKCIE	Ilość eskadr bomb.	Ilość eskadr nocn.
PRUSY WSCHODNIE			
1. Pillau (Piława, Bałtisk — ZSRR)	Nie podano. Najprawdopodobniej port. Wielkość celu (500 × 2 000 m)	2 (3)	
2. Königsberg (Królewiec, Kaliningrad — ZSRR)	3 dworce (środkowy, południowy i portowy), mosty na Pregole w śródmieściu	3 (4)	4
3. Insterburg (Wystruć, Czerniachowsk — ZSRR)	Wyloty kolejowe; płd.-zach., wschodni i dworcowy	3	
4. Braunsberg (Braniewo — PRL)	Dworzec zachodni	1	
5. Warmditt (Orneta — PRL)	Stacja, wyloty płd.	1	
6. Rothfliess (Czerwonka — PRL)	Dworzec oraz rozwidlenie płn.	2	
POMORZE ZACHODNIE			
1. Stettin (Szczecin — PRL)	Dworce w tym: przetokowy koło Kleinreglitz, dworzec Scheune; 2 mosty drogowe na Odrze w mieście; śródmieście	3 (4) (8—12)	4
2. Berlin (NRD)	Węzły: płn., zach., płd. rejon placu Bellona, Alliance Place; centrum miasta (okolice zamku królewskiego)	(5 (10)	4
3. Küstrin (Kostrzyń — PRL)	Dworce: Neustadt, towarowy; mosty: drogowy i kolejowy na Odrze	2 (3)	4 (8)
4. N. Küstrin (?)	Most kolejowy		2
5. Wietstock (Wysoka Kam. — PRL)	Stacja kolejowa	1	
6. Gollnow (Goleniów — PRL)	Stacja kolejowa	1	
7. Stargard (Stargard Szczec. — PRL)	Wylot płd.-wsch., dworce kolejowe	2	
8. Glasow (Krackow? — NRD)	Nie podano	1	
9. Landsberg (Gorzów Wlkp. — PRL)	Nie poadno	2	
10. Greifenhagen (Gryfino — PRL)	Mosty drogowe		2
11. Szwedt (NRD)	Mosty drogowe		2
12. Zehden (?)	Mosty drogowe		2
ŚLĄSK			
1. Breslau (Wrocław — PRL)	Węzły kolejowe: zach., płn. (towarowy) Brokau 5 mostów drogowych	5	10
2. Crossen (Krosno Odrz. — PRL)	Stacja kolejowa, most drogowy	1	2
3. Sagan (Żagań — PRL)	Dworzec, wyloty zach. i płd-zach., most drogowy na Bobrze	2	2
4. Frankfurt (Słubice — NRD/PRL)	Dworzec płd.; mosty: kolejowy oraz drogowy	1	4
5. Kahlfuhrt (4)	Stacja kolejowa	1	
6. Görlitz (Zgorzelec — NRD/PRL)	Dworzec kolejowy Moys.	1	
7. Naumsburg (Nowogród Bobrz. — PRL)	Most kolejowy na Bobrze		2
8. Glogau (Głogów — PRL)	Dworzec kolejowy, most drogowy na Odrze	1	2
9. Liegnitz (Legnica — PRL)	Dworzec kolejowy	1	
10. Dittensbach (?)	Dworzec kolejowy		2
11. Christianstadt (Krzystkowice — PRL)	Most drogowy na Bobrze		2
12. Sprottau (Szprotawa — PRL)	Most drogowy na Bobrze		2
13. Bunzlau (Bolesławiec — PRL)	Most drogowy na Bobrze		2
14. Löwenberg (Lwówek — PRL)	Nie podano		2
17. Löhn (?)	Nie podano		2
16. Hirschberg (Jelenia Góra — PRL)	Nie podano		2
	Razem eskadr:	42 (63)	56 (60)

Razem samolotów bombowych — minimum: 42 esk. po 6 samolotów = 252 szt.
maksimum: 63 eks. po 6 samolotów = 378 szt.
samolotów liniowych — maksimum: 56 esk. po 6 samolotów = 336 szt.
minimum: 60 esk. po 6 samolotów = 360 szt.

Uwaga: Podane niektóre niemieckie nazwy są zniekształcone w oryginalnych dokumentach. Stąd trudność ich zlokalizowania (znak zapytania w nawiasie). Liczby eskadr podane w nawiasach, to liczby proponowane początkowo, a potem zmniejszone.

Stan na dzień 1.IV.1937 r. wynosił 3 eskadry — 18 sztuk Fokker F VIII 3 m

Okres	nowo formowane	przezbrojenie	stan na dzień	
1937/38	2 esk. P-23A	na LWS 6 (P-30)	31.III.38	3 esk. Fokkerów 2 esk. P-30
1938/39	3 esk. P-37	3 esk. Fokkerów na 3 × P-37	31.III.39	6 esk. P-37 2 esk. P-30
1939/40	7 esk. P-37		31.III.39	13 esk. P-37 2 esk. P-30
1940/41	6 esk. P-37	2 esk. P-30 na 2 esk. P-37	31.III.41	21 esk. P-37
1941/42	bez zmian		31.III.42	21 esk. P-37

Razem na 1942 r. stan lotnictwa bombowego miał wynosić 21 eskadr po 6 samolotów, czyli 132 samoloty bombowe. Była to jednak tylko połowa potrzeb planowanych wg wykazu obiektów (252 sztuki). W okresie planowania przewidywano, że eskadry te będą wyposażone w nowoczesne samoloty bombowe typu PZL-37 „Łoś". Jednak w okresie realizacji przewidywano dalsze ulepszenia tego typu. Początkowo zamówiona seria 30 sztuk „Łosi-A" była potem przewidziana do celów szkoleniowych. Natomiast następne zamówienia dotyczyły już nowocześniejszego typu, czyli „Łosia-B". Zamówiono 50 sztuk. Odmiana ta, mająca podwójne stateczniki pionowe była wyposażoną w silniki Bristol „Pegasus-XX" o większej mocy (920 KM każdy). Osiągi tego typu także były odpowiednio większe. Np. prędkość maksymalna wzrosła z 410 km/h do 440 km/h. Pułap zwiększył się o 1 000 m itp. Następna seria dotyczyła 25 sztuk „Łosi", jednak brak danych czy ta seria różniła się od poprzedniej. Niektóre źródła podają, że trzecie zamówienie miało dotyczyć 44 sztuk.

Oprócz wyżej podanych odmian, opracowano także inne wersje „Łosia-C i D" przeznaczone tylko na potrzeby eksportowe. Dla potrzeb krajowych pracowano nad poważną odmianą „Łosia", nazwaną „Miś". Samolot ten miał być wyposażony w dwa silniki Bristol „Hercules-II" o mocy 1 375 KM każdy. Prędkość jego miała przekraczać 500 km/h. Uzbrojenie miało się składać: w przodzie podwójny ckm oraz tylne stanowisko strzelnicze w wieżyczce. Niektóre źródła podają, że w wieżyczce miał się znajdować poczwórny ckm oraz działko o kalibrze 37 mm. Ponadto w dolnej części miało się znajdować wysuwane stanowisko z podwójnym ckm. Co do wieżyczki, to nasuwają się wątpliwości, aby było możliwe skoncentrowanie tak silnego uzbrojenia w tym miejscu. Wątpliwości te są nie tylko natury konstrukcyjnej, ale także i rzeczowej. W tym czasie w Polsce nie było żadnego działka lotniczego o takim kalibrze. Jedyne, zresztą bardzo dobre także i dla celów lotnictwa, to działko kal. 20 mm FK wz. 38. To właśnie, w które miał być uzbrojony „Wilk" oraz „Lampart". Działka zagraniczne nie wchodziły w rachubę ponieważ prace nad „Misiem" były w 1939 r. poważnie zaawansowane (zbudowano kadłub prototypu — być może makietę kadłuba), a nie było żadnych prób z działkiem lotniczym kalibru 37.

Lotnictwo liniowe

Jak wiadomo lotnictwo liniowe, które początkowo było wyposażone w samoloty bombowe typu Potez-XXV B-2 (225 sztuk) oraz Potezy-XV i XXVII przeznaczone do szkolenia (150 sztuk) — stan na 1.IV.37 — przezbrojono w nowocześniejsze PZL P-23 „Karaś". Samolotów tych zamówiono 230 sztuk. Jednak dla lotnictwa liniowego planowano osiągnięcie w 1939/40 r. stanu 17 eskadr liniowych plus 8 eskadr dowództwa dyonów liniowych. Pozostałe „Karasie" miały stanowić wyposażenie lotnictwa towarzyszącego.

CIĄG DALSZY NASTĄPI

SŁAWNI LOTNICY

Popularny w Jugosławii i jednocześnie czołowy pilot szybowcowy tego kraju Vasilije Stepanović urodził się w Belgradzie w 1928 roku. Po zakończeniu wojny, gdy miał osiemnaście lat, rozpoczął szkolenie szybowcowe. Działo się to w 1946 roku. Latanie, szczególnie szybowcowe, przypadło młodemu Vasi tak dalece do serca, iż stało się ono jego nieodłączną częścią życia. Po sześciu latach od rozpoczęcia szkolenia, w 1952 roku Stepanović stanął po raz pierwszy na starcie mistrzostw szybowcowych swego kraju. Latał nie najlepiej, ale mimo wszystko uzyskał 12 miejsce w ostatecznej klasyfikacji. „To było coś, co dało mi dalszy doping — jak sam stwierdza — do intensywnego latania i zbierania doświadczeń".

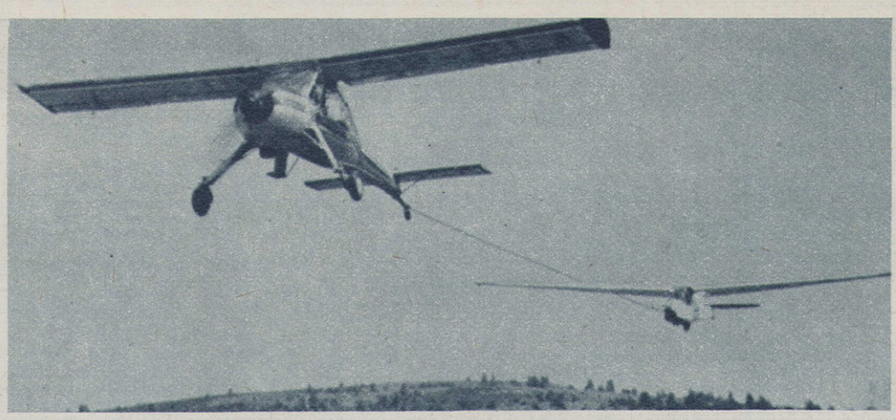
Trzy lata później w 1955 roku Stepanović stał się groźnym przeciwnikiem sportowym na kolejnych mistrzostwach. W ostrej rywalizacji sportowej, latając w trudnych warunkach atmosferycznych, mimo udziału w zawodach doświadczonych i czołowych szybowników kraju, wywalczył trzecie, zaszczytne miejsce. Wynik uzyskany na mistrzostwach zade-

Vasilije Stepanović

cydował o tym, iż został wytypowany do składu kadry narodowej. Stąd też na VI z kolei Szybowcowych Mistrzostwach Świata (Francja) Stepanović startował jako pasażer na szybowcu dwumiejscowym. Pilotem tego szybowca był Zwonimir Rain. W ogólnej punktacji zajęli oni drugie miejsca i zdobyli tytuł wicemistrzów świata w kategorii szybowców dwumiejscowych.

Wreszcie nadszedł 1957 rok i po raz pierwszy wywalczony tytuł Szybowcowego Mistrza Jugosławii. Tytuły mistrzowskie Stepanović zdobywał jeszcze dwukrotnie: w 1965 i 1967 roku. Natomiast tytuły Szybowcowego Wicemistrza Jugosławii uzyskał czterokrotnie.

W mistrzostwach swego kraju uczestniczył dwunastokrotnie. Ponadto jako pilot brał udział trzykrotnie w Szybowcowych Mistrzostwach Świata. Latał również w Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych w Lesznie w 1962 roku. Warto przypomnieć, iż dziesięć lat temu w Lesznie zdobył 8 miejsce, a w tym roku na mistrzostwach świata zajął 48 miejsce w klasie standard. Latał na szybowcu „Delphin". Jest posiadaczem Złotej Odznaki Szybowcowej. Pracuje jako instruktor szybowcowy. Kawaler. Ogółem wylatał ponad 1 700 godzin na szybowcach i ponad 150 godzin na samolotach. (m)



Nasza „Wilga" wędruje za granicę — na zdjęciu holuje szybowiec „Lehrmeister" w Niemieckiej Republice Demokratycznej na lotnisku w Schönhagen. Foto: Aero-sport

TRANSPORT I KOMUNIKACJA

● Południowoafrykański minister komunikacji oświadczył, że w roku bieżącym wszystkie samoloty komunikacyjne o napędzie odrzutowym South Africa Airways wyposażone zostaną w rejestratory lotu odporne na uderzenia i pożar. Rejestratory te pozwalają na ustalenie przyczyny ewentualnego wypadku.

● Air Transport Association (Zrzeszenie Transportu Lotniczego USA) wystąpiło do władz federalnych z żądaniem rozbudowy portu lotniczego Washington National. Jako docelową wielkość przyjęto możliwość obsłużenia 15 mln pasażerów rocznie. Obecnie lotnisko to może zapewnić do czterdziestu startów i lądowań w ciągu godziny. Lotnisko to nie przyjmuje również czterosilnikowych samolotów odrzutowych.

● W pierwszym półroczu 1970 r. nastąpić ma oddanie do użytku nowego zespołu budynków odpraw pasażerów na lotnisku w Sydney. Zespół ten, składający się z siedmiu hal, pozwoli na jednoczesną obsługę pasażerów dwunastu przylatujących lub odlatujących samolotów. Zdolność szczytowa wyniesie 2 tys. pasażerów na godzinę i dwukrotnie przewyższy dzisiejsze możliwości portu lotniczego Sydney International.

● W ciągu I kwartału br. z zespołu portów lotniczych Nowego Jorku skorzystało 9,6 mln pasażerów. W portach tych: Kennedy International, La Guardia, Newark i Teterebo wykonano w tym czasie blisko 285 tys. startów i lądowań. Przyrost ruchu lotniczego jak i pasażerów jest w bieżącym roku niższy niż w latach poprzednich, a ruch śmigłowcowy wykazuje regres.

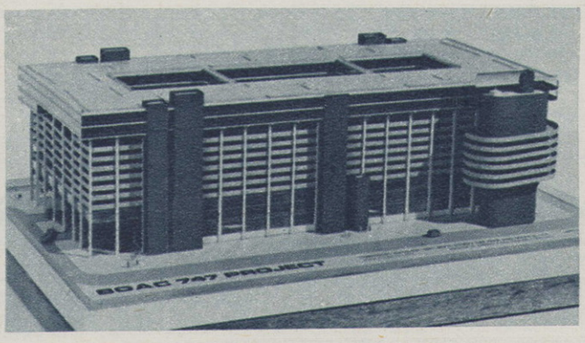
● Potwierdzeniem stale zacieśniających się kontaktów Izrael—NRF był pobyt delegacji El Al w Bonn w sprawie zwiększenia częstotliwości lotów na trasie Izrael—NRF. Obecnie samoloty El Al latają do NRF trzy razy tygodniowo.

● Skandynawskie Linie Lotnicze SAS poparły projekt zbudowania nowego, międzynarodowego portu lotniczego na wyspie Saltholm pomiędzy Kopenhagą a Malmo. SAS uważają, że teren z uwagi na hałasy lotnicze jest korzystniejszy niż proponowany przez grupę ekspertów Amager pod Kopenhagą. Nowy międzynarodowy port lotniczy mógłby obsługiwać Danię i południowe rejony Szwecji.

● Spodziewane jest wystąpienie szeregu towarzystw lotniczych utrzymujących komunikację lotniczą pomiędzy Europą a Południową Afryką, z wnioskiem wprowadzenia na tej trasie zniżkowych taryf „rodzinnych". Problem ten prawdopodobnie będzie przedmiotem najbliższej, wrześniowej konferencji taryfowej IATA w Cannes.

● Władze lotnicze NRF prowadzą w Delhi rozmowy na temat rozszerzenia praw handlowych Lufthansy w tym kraju. Lufthansa utrzymuje obecnie cztery połączenia tygodniowo do Indii, z tym, że jedna z tras prowadzi dalej do Tokio, a druga do Sydney.

HANGAR GIGANT



Profesor Makowski, Dziekan Wydziału Lotniczego Uniwersytetu w Surrey (Anglia) i jednocześnie największy autorytet na terenie Wysp Brytyjskich w dziedzinie architektury przestrzennej, będzie przewodniczył jury, które oceni projekt budowy dla linii lotniczych BOAC olbrzymiego hangaru na lotnisku Heathrow w Londynie.

Hangar ten, który pomieści jednocześnie dwa 350-osobowe odrzutowe samoloty typu Boeing-747, stanie na przestrzeni o 1/3 większej od boiska piłkarskiego.

Najbardziej charakterystycznymi cechami będą: dach o ciężarze 2 300 ton oparty na 8 stalowych kolumnach (projektu prof. MAKOWSKIEGO); 6 rozsuwanych, przeszklonych drzwi; szerokość hangaru 90 metrów, wysokość 30 metrów. Dach będzie ruchomy, przystosowany do ewentualnego powiększenia hangaru. Koszt budowy tego giganta — 4 miliony funtów.

ODZNACZENIA DLA ZASŁUŻONYCH PILOTÓW, NAWIGATORÓW I OBLATYWACZY W ZSRR

Prezydium Rady Najwyższej ZSRR przyznało 16 sierpnia br. tytuły „Zasłużonego pilota wojskowego ZSRR" — 33 generałom i oficerom, oraz tytuły „Zasłużonego nawigatora wojskowego ZSRR" — czterem oficerom. W uzasadnieniu uchwały czytamy, że odznaczenia te zostały przyznane za wyjątkowe zasługi w opanowaniu techniki lotniczej, wielkie osiągnięcia w wychowaniu i szkoleniu młodych kadr lotniczych oraz wieloletnią, bezawaryjną służbę w lotnictwie sił zbrojnych ZSRR.

Czterech pilotów otrzymało — również uchwałą Prezydium Rady Najwyższej ZSRR — tytuły „Zasłużonego pilota-oblatywacza ZSRR". Są to pułkownicy — Adrianow, Baranow, Bryksin i Diewoczkin.

Szybownictwo za granicą

■ Dwa nowe rekordy krajowe pobili szybownicy francuscy. 12 czerwca br. Jean-Jacques Girard na szybowcu „Edelweiss" pokonał trasę trójkąta 108 km z prędkością 94 km/h. Poprzedni rekord Francji w tej konkurencji należał do Daniela Barbera od roku 1962 i wynosił 85,284 km/h (na „Breguet-901"). 3 lipca br. Andre Fulop i Daniel Noblecourt na M-200 przelecieli trasę trójkąta 301 km z prędkością 68 km/h. Dawny rekord należący do Lepanse i Figuor z 26 czerwca 1957 roku wynosił 58,424 km/h (na „Breguet-904").

*

■ W pucharze Bregueta (szybowcowe zawody całoroczne we Francji) na półmetku prowadził Girard (Aire-sur-Adour) — 10 678 pkt przed Abeille i Labar. W punktacji aeroklubowej na czele znajdował się A. C. Le Plessis-Belleville — 32 589 pkt przed AC. Verdon-Alpeilles.

*

■ Ostatnie osiągnięcia szybowników amerykańskich to dwie odznaki diamentowe (nr 89 — Gordon Wheeler i nr 90 — Henry G. Comba), sześć odznak złotych (łączna liczba aktualnie 395) i szesnaście odznak srebrnych (razem jest ich w USA 1 404).

*

■ Powolutku, ale systematycznie rośnie liczba szybowników w Kanadzie. Zarejestrowano tam dwie nowe odznaki srebrne (nr 211 i 212) oraz osiem kategorii „C" (łączna liczba — 777).

*

■ Były mistrz szybowcowy USA John D. Ryan próbuje pobić rekord międzynarodowy w przelocie docelowym. Latając na „Phoebusie-C" dwukrotnie pokonał ten dystans 653 kilometrów z Phoenix (Arizona) do Esperanza (Texas).

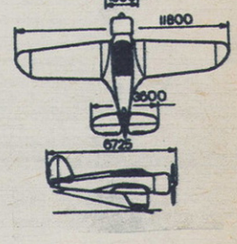
SAMOLOTY KRAJU RAD

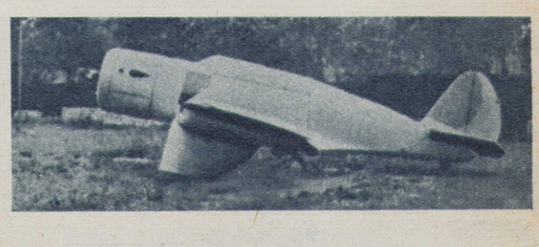
AT-1

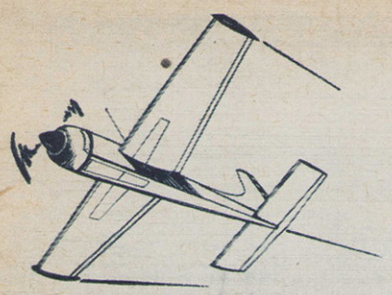
Wykładowcy i studenci moskiewskiego Technikum Lotniczego oraz robotnicy miejscowych warsztatów byli autorami projektów oraz wykonawcami całego szeregu typów samolotów. Najbardziej charakterystyczne dla ich twórczości było poszukiwanie nowych rozwiązań konstrukcyjnych i staranne wykonawstwo budowanych maszyn. Można to było spostrzec również w zbudowanym w roku 1935 samolocie AT-1, konstrukcji I. N. Winogradowa i A. A. Kryłowa.

AT-1 był trzymiejscowym dolnopłatem, mieszanej konstrukcji. Kadłub — spawany ze stalowych rur. Pokrycie — ze sklejki i częściowo duraluminium. Trójdźwigarowe skrzydła pokryte w całości sklejką.

Z silnikiem M-11 samolot AT-1 rozwijał prędkość 180 km/h i osiągał pułap 4 000 m.







SILNIK Z TŁOKIEM KRĄŻĄCYM SW-992.RC

mgr inż. JULIAN FALĘCKI

Silnik SW-992.RC został opracowany na podstawie doświadczeń zebranych podczas użytkowania silnika SW-92, którego dokumentacja wykonawcza zamieszczona była w nr. 25 „Skrzydlatej Polski" z 1964 roku. Cechy silnika z tłokiem krążącym takie jak:

— spokojna praca, wynikająca z zupełnego wyrównoważenia oraz lepszej niż dla jednocylindrowego silnika dwusuwowego równomierności momentu obrotowego;

— duża moc, rozwijana przy niezbyt wysokich prędkościach obrotowych i zastosowaniu taniego paliwa (bez nitrometanu) i świecy żarowej nie wymagającej platynowej spirali;

— dobra żywotność,

— łatwość regulacji w szerokim zakresie mocy,

powodują że nadaje się on bardzo dobrze do napędu modeli zdalnie kierowanych, mając w tej dziedzinie zastosowań znaczną przewagę nad powszechnie używanymi silnikami dwusuwowymi, jedno lub dwucylindrowymi. Dlatego rozwój silnika SW-92 poszedł w kierunku przekształcenia go w silnik do modeli zdalnie kierowanych.

W pierwszym rzędzie powiększono pojemność skokową komory do 9,92 cm³**), zmniejszając przy tym średnicę silnika i nie zmieniając praktycznie długości. Oprócz zastosowania gaźnika, umożliwiającego zdalną regulację prędkości obrotowej, skonstruowanego ze szczególnym uwzględnieniem możliwie małego przekroju czołowego, zastosowano integralną osłonę silnika, znacznie poprawiając warunki chłodzenia, co ma istotne znaczenie dla silników do modeli zdalnie kierowanych oraz upraszczającą zabudowę silnika w modelu. W celu ułatwienia zabudowy zmieniono także sposób zamocowania silnika. Jednocześnie uproszczono znacznie wykonanie drogą: wyeliminowania kłopotliwego w warunkach amatorskich chromowania (przy cylindrze żeliwnym), skasowania obróbki cieplnej tłoka — utrudniającej wykonanie koła zębatego, uproszczenia ścian cylindra oraz szeregu drobniejszych zmian. Jednocześnie udało się obniżyć o 23% ciężar silnika w stosunku do ciężaru odmiany stalowej silnika SW-92. W wyniku tych zmian powstał nowy udoskonalony silnik mający ze swym poprzednikiem wspólne jedynie geometrię i główne cechy konstrukcyjne.

Dane techniczne silnika SW-992.RC. Pojemność skokowa — 9,92 cm³; promień mimośrodu — 3,5 mm; promień tworzący (odległość naroży tłoka od jego środka) — 28 mm; grubość cylindra w kierunku osi silnika — 19,5 mm; stopień sprężania — 7,5; moc nominalna — 1,2 KM przy 13 000 obr./min., moc maksymalna — 1,6 KM przy 15 000 obr./min. (paliwo — alkohol metylowy i 15% oleju rycynowego); świeca żarowa „Start", węgierska 1,5 V; ciężar 695 do 710 G; moc jednostkowa 0,437 kG/KM; zalecane śmigło o średnicy 300 mm x 150 mm; minimalna prędkość obrotowa na ziemi — 3 500 do 4 000 obr./min.

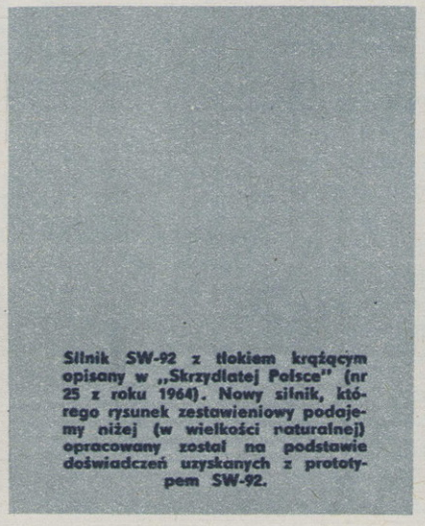
WYKONANIE SILNIKA

Cylinder (nr 1) można wykonać z żeliwa 2sP55 i w tym wypadku jego gładź (powierzchnia „trójkąt 9") nie jest chromowana lub ze stali 45 z gładzią chromową. Należy przy tym pamiętać, że żeliwny cylinder musi być skojarzony z żeliwnym tłokiem, stalowy cylinder ze stalowym tłokiem. Przy wykonaniu gładzi trzeba zwrócić uwagę na współśrodkowość tejże w stosunku do średnicy bazowej — średnica 80—0,02. Niezbędne jest także zachowanie ostrych krawędzi gładzi cylindra oraz otworów wlotowego i wylotowego. W przypadku chromowania, aby otrzymać ostre krawędzie, celowe jest pozostawienie odpowiednich naddatków materiału na czołach cylindra oraz w otworach i obrobienie czół i otworów na gotowo dopiero po chromowaniu.

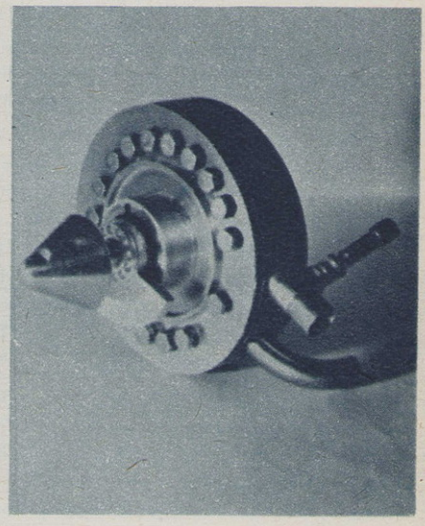
Tłok (nr 2) musi być wykonany z takiego samego materiału jak cylinder. Dla prawidłowej pracy uszczelnień i trwałości tychże oraz gładzi cylindra niezbędne jest, żeby wycięcia 1+0,1 były rozmieszczone równomiernie, tj. aby kąty między nimi były równe oraz, co najważniejsze, aby ich płaszczyzny symetrii nie były przekoszone w stosunku do osi tłoka. Docieranie czół tłoka należy wykonać po wciśnięciu weń tulei łożyska (nr 12). Przy wciskaniu tłok trzeba ogrzać w oleju, a tuleję w miarę możliwości oziębić w zestalonym CO_2 (suchym lodzie). Gdyby otwór tulei o średnicy A był obrabiany na gotowo przed wmontowaniem jej w tłok, należy go wykonać większy od wymaganego rysunkowo o wielkość rzeczywistego zacisku tulei, bowiem w przybliżeniu o tyle ulegnie zmniejszeniu po wciśnięciu. Różnica szerokości cylindra i tłoka mierzonego w okolicach środka winna wynosić 5 mikronów, a mierzonego w okolicach naroży około 10 mikronów. Do pomiaru niezbędny jest pasametr.

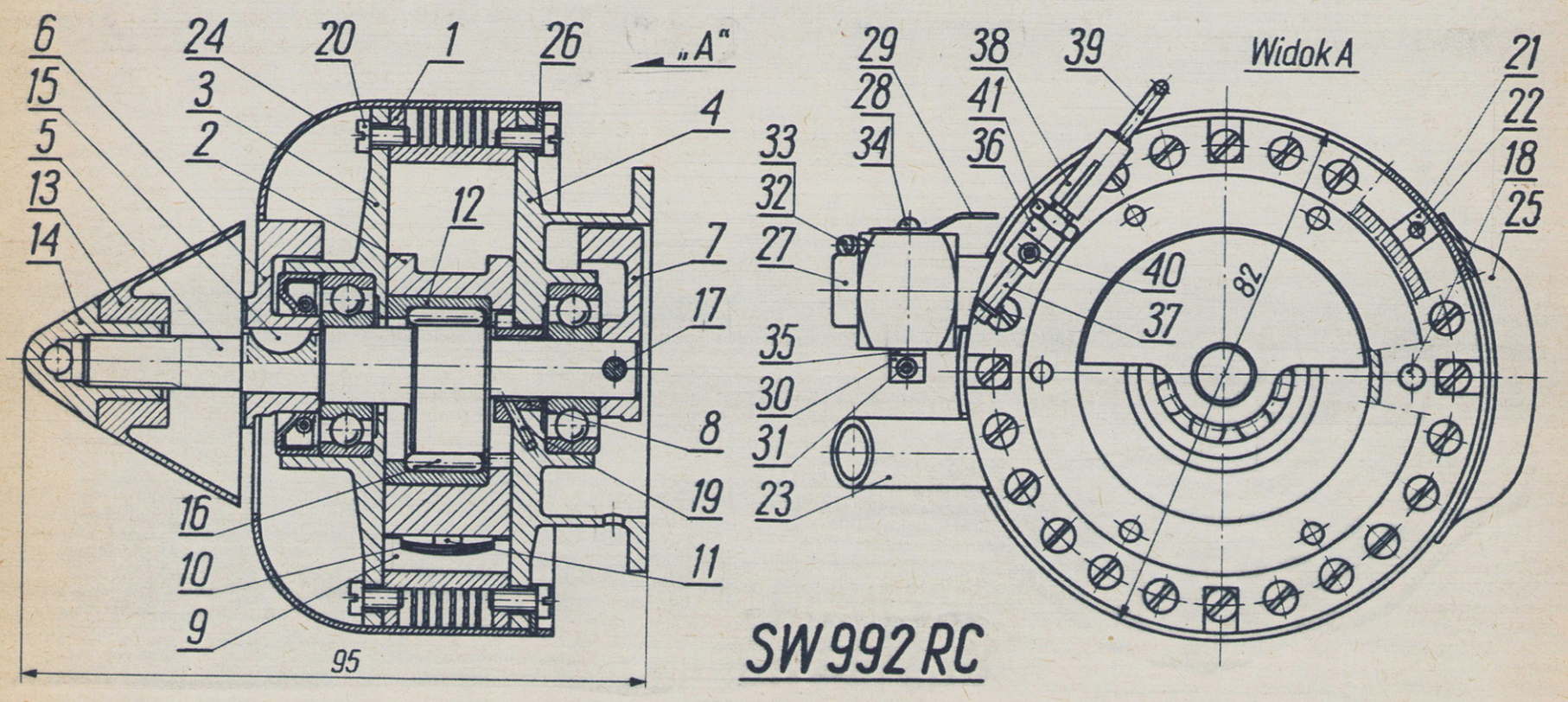
DALSZY CIĄG NASTĄPI

*) Warto w tym miejscu zauważyć, że pojemność skokową silnika Wankla można porównywać wprost z pojemnością skokową klasycznego silnika dwusuwowego, ponieważ na jeden obrót wału zasysają one teoretycznie te same ilości czynnika i mają te same ilości suwów pracy. Dlatego przy układaniu przepisów należy postulować dopuszczenie maksymalnej pojemności silnika z tłokiem krążącym (Wankla) — 10 cm³, analogicznie jak dla silników dwusuwowych. (Uwaga dla Komisji Modelarskiej APRL).



Silnik SW-92 z tłokiem krążącym opisany w „Skrzydlatej Polsce" (nr 25 z roku 1964). Nowy silnik, którego rysunek zestawieniowy podajemy niżej (w wielkości naturalnej) opracowany został na podstawie doświadczeń uzyskanych z prototypem SW-92.





XXV

NA DYŻURZE BOJOWYM

Ppłk pil. ANDRZEJ DOBRZENIECKI

OD pierwszej chwili pasjonuje mnie ta walka. Robi się ze mną coś takiego — zawsze tak było w moich ćwiczebnych walkach powietrznych — że zapominam o celu szkoleniowym. Tylko wynik się liczy. Wynik za wszelką cenę, nawet wbrew zasadom bezpieczeństwa. Bezpieczeństwa, oczywiście, uznawanego w warunkach pokoju. Jedynym niebezpieczeństwem, jakie uznaję, jakie wręcz fizycznie odczuwam i którego się boję, to jest to, żeby on nie wsiadł mi na ogon. Zapominam, że strzelamy z fotokaemów i ani prawdziwym myśliwym, ani prawdziwą zwierzyną — nie jestem. Jestem faktycznie uczniem w czasie praktyki.

Śledzę mój cel od pierwszej chwili, to znaczy od pierwszej komendy nakazującej mi odejście od szyku w prawo. Odwracam głowę przez prawe ramię żałując, że nie mam gumowej szyi. Śledzę mój cel, idąc w przeciwnym niż on kierunku i udaje mi się to. Patrzę przez prawe ramię lecz wyraźnie widzę nawet to, co dzieje się z lewej strony statecznika mojego samolotu. Na ziemi jeszcze przed startem, wieczorem w domu, wymyśliłem sobie, że to śledzenie celu jest decydujące dla wyniku walki. Walka będzie trudna, jeżeli on tak samo przez swoje ramię patrzy na mnie. Jeżeli nie patrzy — już uzyskałem przewagę nad nim. Ale to jest alternatywa; zaraz się sprawdzi, zaraz, to znaczy po drugiej komendzie, gdy będziemy na przeciwległych krańcach średnicy wielkiego koła. Jeżeli pozostanie w zakręcie, to znaczy, że mnie szuka, to znaczy, że nie widział mnie, od czasu gdyśmy się rozchodzili każdy w inną stronę. Pozostaję w zakręcie. Ja — drążek na siebie. Żeby uzyskać przewagę wysokości i mieć nieco mniejszą prędkość. Bo prędkość, jeśli jest duża, nie pozwala na ciasne wiraże. I kładę w głębszy niż on zakręt. Kąt stu osiemdziesięciu stopni pomiędzy nami zmniejsza się. Zmniejsza się na moją korzyść.

Ale teraz mnie zobaczył! Dostrzegł moją przewagę. Wiem, że nie może iść w górę bez groźby błędu. Jeżeli pójdzie w górę znajdę się w jego tylnej półsferze i tylko pozostanie mi starać się o pozycję wygodną do strzału. Więc on idzie przewrotem w dół. Aby się oderwać ode mnie.

Nie, braciszku słodki! Nie pójdę za tobą przewrotem! Głębszy tylko wiraż w tę stronę, w którą on wykonuje przewrót. Pozostanę z nadmiarem wysokości, będziesz wyprowadzał z przewrotu, a ja głęboką spiralą wtedy pójdę za tobą, wyprostuję krzywiznę lotu i...

Seria!

On nie wyprowadza z przewrotu w sposób typowy. Jakimś, jak się to u nas nazywa — „rakiem" idzie do pętli. Teraz mogę — za nim. Znów mocno ciągnę drąg na siebie, muszę mieć mniejszy promień skrętu. Dobrze to pomyślałem, bo chociaż poszarzało mi w oczach od przeciążenia, to jednak jestem za nim. Teraz mi nie ujdzie. Mam go w rombikach, bo nowy jego błąd — wyprostowanie linii lotu, celownik jest taki, jak na lekcji teoretycznej. Mam go! Mam! Strzelam.

Taśma potwierdzi mój sukces.

Jeszcze się trochę wygłupiamy, jeszcze nie wygasa w nas rozgorączkowanie, zawziętość, ambicja, jeszcze w pionowych i poziomych figurach krążymy wokół siebie, co chwilę robi się szaro w oczach. Czas jednak płynie i niewielka pozostałość paliwa zmusza do zakończenia naszego tańca. Znów jesteśmy w szyku. Idziemy do domu.

To, co mogę teraz powiedzieć na temat swobodnej walki powietrznej na pewno nie wyczerpie zagadnienia. Żyją, ciesząc się zasłużonym szacunkiem, a i otoczeni podziwem, piloci, którzy swobodną walkę powietrzną doprowadzili do perfekcji w czasie drugiej wojny światowej, przywożąc ze sobą z wypraw na macierzyste lotniska wiele zwycięstw. Myślę, że to raczej oni powołani są do tego, aby mówić o swoim doświadczeniu bojowym a moje widzenie takiej walki, na tle tego co niejednokrotnie słyszałem od frontowców, wydaje mi się bardzo ubogie.

Swobodna walka powietrzna, jakiej uczyłem się w 1951 roku prowadzona na samolotach odrzutowych, nie była oceniana w czasie przyjętych do naszej praktyki omówień lotów. Stwierdzało się tylko: zwyciężył w walce ten lub ów. Bardzo często nikt nie zwyciężał. Przyznanie zwycięstwa zależało od tego, co znajdzie się na taśmie fotokaemu. Obiektyw notował nie tylko sylwetkę samolotu przeciwnika, lecz także sposób opisania go rombikami i tarczą zegarka. Zwyciężał ten, kto wcześniej strzelał, jeśli strzelał bez błędów. Miałem szczęście w tym rodzaju ćwiczeń, myślę, że zawdzięczam je kondycji i „gumowej szyi". Nie mówię już o tym, co rozumie się samo przez się, to znaczy o umiejętności wykonywania akrobacji. Jak się okazuje strefa wyższego pilotażu była podstawowym ćwiczeniem przygotowawczym, do walk. Rzeczywiście, w strefie nauczyłem się latać tak, że bez sprawdzania wskazań przyrządów pokładowych, na podstawie położenia dłoni na dźwigni gazu i sił działających na drążek sterowy, a także przeciążenia, siły wciskającej w fotel — co się przecież czuje — mogłem nie tylko odczytać ile wyczuć obroty turbiny i prędkość a jeżeli tak, to całą uwagę mogłem poświęcić obserwacji celu, z którym podejmowałem walkę.

Te refleksje służą mi do dziś i służyły mi przez cały czas mojej służby, opisuję je trochę niechętnie. Nie chciałbym, aby czytelnik wyciągnął z nich wniosek, że w wieku dwudziestu dwóch lat, latając zaledwie kilka miesięcy na samolocie odrzutowym, mogłem stać się asem walk powietrznych. Byłby to wniosek fałszywy. Po prostu moi przeciwnicy mieli tyle samo doświadczeń, co i ja, z wytrawnymi myśliwcami, posiadającymi doświadczenie bojowe — nie miałem okazji spotykać się w powietrzu, a wobec tego i oceny, które posiadam, zanotowane w dzienniku, chociaż bardzo dobre, są niezbyt precyzyjne i mogą się odnosić jedynie do takich przeciwników, jakich mogłem spotkać.

Te ostatnie uwagi również mają ograniczone znaczenie. Nie nadają się — przypuszczam — do konstruowania oceny lotnictwa polskiego tamtych czasów. Była to bowiem epoka dość nietypowa, przejściowa, leżąca pomiędzy tradycją a nowoczesnością w pełnym tego słowa znaczeniu. Tego wszystkiego wówczas, oczywiście, nie mogłem wiedzieć, miałem więc prawo do tego, aby być dumnym z moich walk. I byłem dumny, chyba nawet trochę za bardzo. Lot, który starałem się opisać, to moja walka, którą w miarę dokładnie pamiętam, zakończyła się moim zwycięstwem głównie dzięki temu, że od pierwszej chwili widziałem przeciwnika i mogłem od razu uzyskać przewagę taktyczną. Było to dla mnie bardzo cenne doświadczenie, z którego wówczas nie zdawałem sobie chyba całkowicie sprawy.

Walka do walki nie jest podobna.

Pomimo to, że każda z nich w zasadzie składa się z „mieszaniny" tych samych, pospolitych figur: przewrót, pętla, zawrót, rzadziej beczka, której nie uznaję za figurę bojową, to przecież chodziliśmy po strefie walki powietrznej nie zawsze zdając sobie w pełni sprawę z tego, w jakiej jesteśmy figurze. Bo one w walce powietrznej nie są czystymi figurami akrobacji, jakie tak chętnie ogląda się na przeróżnych pokazach. Są częściami figur klasycznych, w sumie stanowią zwariowaną wiązkę — takim czy innym sposobem trzeba wejść w tylną półsferę przeciwnika, każdy sposób jest dobry, jeśli przynosi ten skutek.

Można więc nie pamiętać dokładnie kolejności figur lub części tych figur następujących po sobie błyskawicznie, nawet nie jestem pewien, czy ze względu na tempo zmian można mówić o decyzjach pilota. One przelatują przez myśl zaledwie i już są realizowane i już wiadomo, natychmiast, czy były słuszne. Tak, z całą pewnością walka powietrzna zawsze była próbą sprawności pilota. Toteż nie wygasało tak łatwo rozgorączkowanie, fala temperamentu po walce opadała powoli.

Wróciłem na lotnisko jeszcze podekscytowany, wszedłem w krąg, pociągnąłem zdrowo drążek na siebie, jeszcze byłem w tamtej atmosferze walki. I tu:

— Generał Pietakow na starcie — konfidencjonalnie zawiadamia mnie mechanik, gdy opuszczam kabinę Jaka.

Loty się kończą. Zbiórka, Pietakow staje przed nami.

— Ja, ot, przy wszystkich rugał Dobrzeniackoho, a ot nowy orzeł, kręci na kręgu akrobację. A kto to taki? Ot, wy mi powiedzcie.

Dla mnie — rzecz jest jasna. To ja, oczywiście, na pewno znów smugi kondensacyjne poszły ze skrzydeł, trzeba będzie pamiętać jednak, że nad lotniskiem strefy już nie ma. Ale nie zgłaszam się. On zaś nalega.

— A mówią, że lotnik — człowiek odważny — ot, jak mówią, ot jak się mylą, kto kręcił akrobację na kręgu, a?

Milczenie. Smugi ze skrzydeł, to jeszcze nie akrobacja przecież. Nikt się nie przyznaje

— Nu, ładno. Pułkowniku Bystrow.

— Rozkaz.

— Wyjaśnić, zameldować, ukarać.

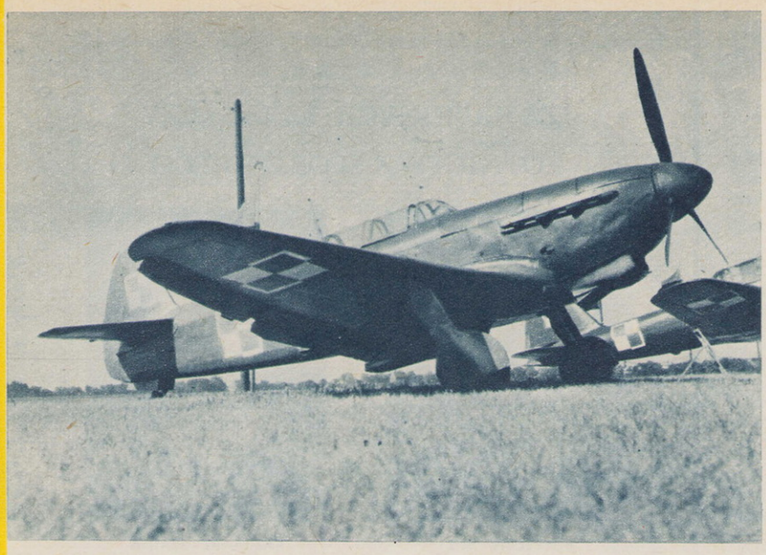
I znów do wszystkich.

— Krąg, to ma być krąg, tak wy, ludzie eleganccy na balu, panią w rączkę cmok, pocałować to wy tak, a na kręgu, ot, elegancję k czortu. Tak ja wam powiem... Eh...

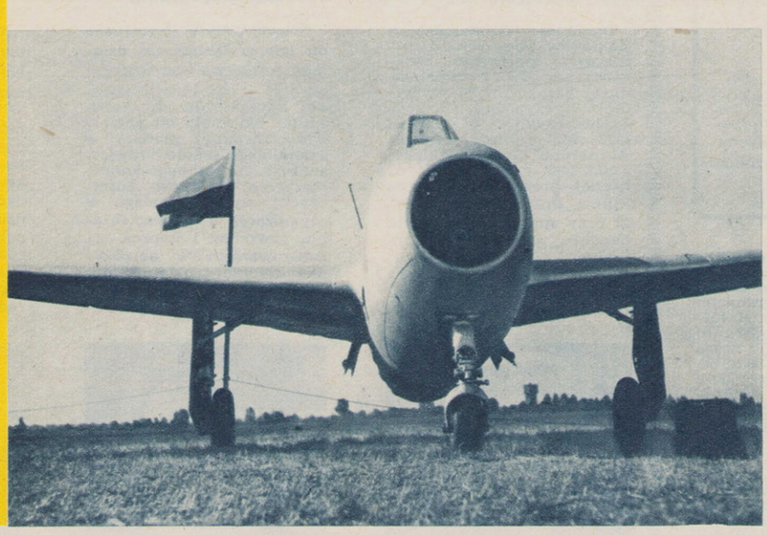
Bystrow nie wyjaśnił, nie ukarał. Nie patrzył na mój krąg. Nie wiem co i czy cokolwiek meldował.

I jeszcze coś było w tym czasie, coś, czego zapomnieć nie sposób, coś co w pierwszej chwili podniosło naszą godność do niebotycznych rozmiarów a później...

Zostałem wyznaczony wraz z grupą innych pilotów do pełnienia dyżurów bojowych na lotnisku. Dużyrna para była, rzecz jasna, uko-



Samolot myśliwski Jak-9. Prędkość maksymalna—600 km/h, pułap — 11 000 m, zasięg — 1 100 km.



Samolot myśliwski treningowy typu Jak-17.

Foto: PE (2)

ronowaniem wszystkich naszych dotychczasowych wysiłków, chwila, kiedy pilot został dopuszczony do tego zaszczytu, oznaczała uznanie, że jest się pełnowartościowym pilotem bojowym, a o to przecież chodziło w całym naszym szkoleniu. I strefy, i swobodne walki powietrzne, i loty po trasie, i strzelania przy pomocy tego cholernego celownika żyroskopowego do celów powietrznych, i wysypanych jasnym piaskiem na murawie poligonów tarcz imitujących samoloty na stoisku, i loty szykiem na różnych wysokościach i w składzie różnych ugrupowań, i trasy — słowem to wszystko co pięknie ponumerowane znajdowało się w Programie Szkolenia Bojowego Lotnictwa Myśliwskiego. Dyżur bojowy więc oznaczał, że to wszystko opanowałem w wystarczającym stopniu, aby w razie jakiejś niespodziewanej potrzeby móc się zmierzyć z nieprzyjacielem rzeczywistym, gdyby znalazł się — wiadomo w jakich zamiarach — na niebie Rzeczypospolitej. Czyż mogło istnieć lepsze, wyższe dla mnie uznanie niż ofiarowanie mi tej właśnie godności rzeczywistego obrońcy nieba? Dopiero wobec tego faktu, stojąc na zbiórce i słuchając słów rozkazu nakazującego mi ten nowy obowiązek, zrozumiałem, że dotychczas, cokolwiek bym dobrego o sobie myślał — myliłem się, w gruncie rzeczy dopiero teraz otrzymałem świadectwo lotniczej dojrzałości, ja zarozumiały niewiarygodnie uczeń. Nawet chłopcy z mojego klucza innym na mnie spojrzeli wzrokiem — im jeszcze nie było wolno stawać w szeregu pełniących dyżury bojowe.

Teraz chciałem bardzo znaleźć najwłaściwszy wyraz tych umiejętności. Trzeba zajrzeć do dziennika, poszukać tych rubryk, w których zanotowane są wyniki ćwiczeń. Oto strzelania do ziemi. Przeładować działka wtedy, kiedy sylwetka celu projektuje się na jednej trzeciej do końca skrzydła, mniej więcej tam, gdzie zaczyna się lotka, wykonać zakręt w kierunku celu, podobny do manewru przed lądowaniem, później lot nurkowy w stronę celu, przytrzymać samolot w locie prostolinijnym, aby nie głuwiał celownik, złotymi rombikami opisać cel, ustalając „centralną markę" na jego środku — i seria. Tak wykonać kilka ataków. Wyniki: 13 lipca 1951 roku, sztuk amunicji — 20, trafnych 6. Tego samego dnia — identyczny wynik. Ocena bardzo dobrze. Cel można uznać za zniszczony, skoro siedzi w nim sześć pocisków z moich działek. Później, ale to już znacznie później — rewelacyjny wynik. Na dziesięć sztuk amunicji — dziesięć w celu. Wyniki bardzo dobre i dobre z ćwiczeń praktycznych, z lotów kontrolowanych; z wielką przyjemnością przypominam to sobie teraz, po latach zaglądając do rubryk mojego dziennika. Ale jedna mi się nasuwa uwaga ogólniejszej nieco natury. Dotyczy właściwie nie tylko tego okresu, lecz dalszego życia również lotnika w ogóle. Już wcześniej byłem bądź co bądź pilotem przygotowanym bojowo. Wcześniej, to znaczy wówczas, kiedy opanowałem samolot Jak-9 „P". Przyszedł jednak samolot odrzutowy i powróciłem do szkółki. Krok wstecz. Ów krok wstecz powtórzy się znów, później, gdy przyjdzie nowy, doskonalszy typ samolotu. Cofamy się o ten jeden krok, jakby dla nabrania rozpędu, że tak powiem — zapasu mocy przed skokiem w przód. Życie nasze wymaga wciąż tych powrotów, coraz to innych, szczegółowych przeszkoleń. Gdyż postęp nie jest wynikiem działalności pojedyńczych ludzi, często się zdarza, że pozostajemy nieco w tyle, aby dogodnić coś, co dla nas zostaje stworzone, nowe, lepsze niż było, bardziej skomplikowane. I jest to chyba jedna z bardzo charakterystycznych właściwości naszej epoki.

Ale wracając do dyżurów bojowych...

Był taki dzień, pamiętam, z Bogdanem Gazickim siedzieliśmy pod płotem w cieniu klonów, było bardzo ciepło, nasze samoloty stały obok gotowe do startu, z podłączonymi wózkami rozruchowymi, z otwartymi kabinami, z przystawionymi do nich drabinkami. Gotowi byliśmy do lotniczych interwencji na serio, taśmy amunicyjne były pełne i podłączone do obydwu działek.

I oto moja pierwsza „interwencja". Zbliża się jakiś obcy samolot, komunikacyjny Li-2 bułgarskich linii lotniczych. Wypuścił podwozie, idzie do lądowania.

Tu? U nas?

U nas jest lotnisko wojskowe, nie było żadnej zapowiedzi, że będzie tu lądował jakikolwiek samolot, cóż dopiero mówić o obcym. Bogdan do kabiny! Ja w samochód i gazu na pas. Nie może tak być, żeby bez wyjaśnienia Li-2 wystartował nam spod nosa. Wyobrażamy sobie, że na pokładzie Li-2 jest cała kompania szpiegów i dywersantów, wyobrażamy sobie desant nieprzyjacielski. Tymczasem z kabiny, gdy dojeżdżam do transportowca wyłazi pilot i pyta po rosyjsku.

— Gdzie my jesteśmy?

— Tu — odpowiadam.

— No tak, ale gdzie?

— A gdzie macie być?

— Na lotnisku Okęcie.

Tu nie jest lotnisko Okęcie. Mówię to. Wychyla się kapitan załogi.

— Gdzie jest Okęcie? — pyta.

O, bratku drogi. Ja nie jestem „regulirowszczyk" powietrzny. Pełnię dyżur nie po to, żeby informować, lecz żeby strzelać.

— Co wieziecie — pytam.

— Winogrona.

Jakże strzelać do winogron? Jestem zakłopotany. Kapitan załogi musiał to zauważyć. Nalega.

— Więc gdzie jest Okęcie?

Rozkazuję wyłączyć silniki. Słyszę już grzmot. Samolot Bogdana Gazickiego gotów jest do startu, jeśli Bułgar nie usłucha. I to musi wiedzieć kapitan. Śmigła Li-2 zatrzymują się. My konferujemy. Chcę zabrać załogę do sztabu. Kapitan prosi:

— Po co to wszystko? Pomyliliśmy się widocznie.

— Widocznie. Ale wyjaśnimy w sztabie.

— Po co komu sztab? Puście.

— Mowy nie ma.

— Będziemy mieli awanturę.

— Będziecie mieli. Ale jak was puszczę, to ja będę miał. Wolę waszą awanturę, niż moją. No, jedziemy do sztabu.

Bułgarom jednak się nie śpieszy. Rozumiem ich. Ładne sobie wystawili świadectwo, piękne umiejętności nawigacyjne, nie ma co, nie trafić na lotnisko przeznaczenia. Kapitan boi się kompromitacji, chociaż w moich oczach, już jest skompromitowany. Decyduje się na ostateczność. Mówi coś do technika i ten znika w drzwiach samolotu. Po chwili zjawia się znów. Stawia na trawie lotniska trzy skrzynki winogron.

— Puścicie teraz? — pyta kapitan.

O, jasny gwint! Cóż za winogrona! Wyglądałem chyba jak ten lis z bajki La Fontaine'a. Wchodzę na samochód i daję znak Gazickiemu krzyżując ręce nad głową: „wyłącz silnik". Silnik Jaka-23 z dyżurnej pary uspokaja się.

— Dobra jest. Lećcie sobie.

Podaję im kurs na Okęcie, zabrałem winogrona do auta. Myślę, że szpiegów na pokładzie nie było, moje patriotyczne sumienie nie cierpi. Chociaż co tu dużo gadać, dałem się przekupić, jak pilot z dyżurnej pary. Ale mimo wszystko, winogrona wcinam bez skrupułów. Nie wydają mi się mniej słodkie.

Rzecz jasna, incydent ten nie jest charakterystyczny i nie może stanowić mojej moralnej wizytówki. Daje tylko pewne wyobrażenie o tym, jak przebiegały dyżury bojowe w tym czasie, kiedy budowaliśmy dopiero system obrony polskiego nieba, nie bardzo dokładnie wiedząc jeszcze, jak powinien wyglądać, jak wykorzystać te samoloty, które już posiadaliśmy. W tym czasie jeszcze, pamiętam to doskonale, posterunki obserwacyjno-meldunkowe, zadaniem których było wypatrywanie obcych samolotów na niebie, wyposażone były jedynie w... lornetki i telefony. Tu i ówdzie mówiono już o radarze, tym genialnym wynalazku dwudziestego wieku, ale co to jest takiego radar, nie wiedzieliśmy; był czymś tak ogromnie tajemniczym, że skłonni byliśmy przypisywać mu właściwości cudotwórcze, jak to często bywa, gdy legenda wchodzi w sprawę poglądów na tematy zawodowe.

DALSZY CIĄG NASTĄPI

DLA UCZCZENIA V ZJAZDU PZPR

KROSNO

Załoga Lotniczych Zakładów Naprawczych Aeroklubu PRL w Krośnie melduje o realizacji zobowiązań produkcyjnych i czynów społecznych podjętych dla uczczenia V Zjazdu PZPR oraz 25-lecia ludowego Wojska Polskiego.

Łączna wartość zobowiązań i czynów społecznych wynosi 195 000 zł. **Zrealizowano je w 115,9% (225 000 zł).** W tym: wartość zobowiązań produkcyjnych — 125 000 zł, zrealizowano — 165 000 zł (132%); wartość czynów społecznych — 70 000 zł, zrealizowano — 60 000 zł (85,9%).

W ramach zobowiązań produkcyjnych wykonano: uniwersalny transportowy wóz szybowcowy (przekazany Aeroklubowi Rzeszowskiemu) i doczepny wóz startowy. Dokonano też remontu szybowcowego wozu transportowego typu francuskiego.

W ramach czynów społecznych na rzecz zakładu i miasta przepracowano ogółem 1 450 roboczogodzin przy budowie małego basenu kąpielowego.

OSTRÓW

Załoga Aeroklubu Ostrowskiego chcąc godnie i czynem uczcić V Zjazd Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej oraz 25-lecie ludowego Wojska Polskiego, podjęła szereg zobowiązań produkcyjnych i wyszkoleniowych, które zrealizowane zostały w całości do końca sierpnia br. Wartość podjętych zobowiązań wynosi 45 000 zł.

AEROKLUBY

KIELCE

Środowisko wiejskie to teren, gdzie lotnictwo nie jest jeszcze dobrze znane. Niemniej jednak zagadnienie to interesuje młodzież, która pragnie zapoznać się z tajnikami latania. Mając to na uwadze Aeroklub Kielecki i ZW ZMW w Kielcach, stosownie do zawartej lat temu kilka stałej umowy o współpracy, postanowiły zorganizować specjalistyczny obóz spadochronowy dla młodzieży z kół ZMW. Młodzież uczestnicząca w tym obozie stanie się łącznikiem lotniczym w środowisku, w którym mieszka, uczy się i pracuje. Ma to istotne znaczenie w naszej pracy propagandowej, pracy popularyzującej lotnictwo w środowisku młodzieżowym.

*

Przy Aeroklubie Kieleckim powstało, jako jedyne w kraju specjalistyczne lotnicze koło ZMW, grupujące młodych szybowników i spadochroniarzy z terenu całego województwa. Na pierwszym organizacyjnym zebraniu młodzież lotnicza ZMW podjęła też zobowiązanie przepracowania w okresie żniw 100 godzin przy zbiorach zboża u rolników najbardziej potrzebujących pomocy. Przez realizację tego zobowiązania młodzież stała się współuczestnikiem apelu ZMW „Każdy kłos na wagę złota"!.

Z okazji V Zjazdu naszej Partii koło ZMW podjęło czyn społeczny, w ramach którego szybownicy i spadochroniarze przepracują określoną ilość godzin przy uporządkowaniu terenu lotniska i rowów melioracyjnych. Całokształtem działalności kieruje aktyw koła z jej przewodniczącym pilotem szybowcowym — nauczycielem Jerzym Gdabdą na czele.

*

Na lotnisku w Masłowie odbyło się spotkanie młodzieży ze szkolnych kół lotniczych z terenu całego województwa. Na spotkanie przybył członek egzekutywy KW PZPR w Kielcach dr Marian Skarbek, który wręczył nagrody indywidualne i zespołowe najlepszym aktywistom lotniczym aeroklubu. We współzawodnictwie miedzyszkolnym I miejsce i Puchar ZW ZMS w Kielcach zdobyło koło lotnicze LO Włoszczowa. Drugie miejsce zajęło VI LO Kielce, a trzecie — Lic. Pedagogiczne Bliżyn. Spotkanie przebiegało pod hasłem Dnia Otwartego Lotniska. Podczas pobytu młodzież zwiedziła lotnisko i sprzęt lotniczy. Obecny na spotkaniu przedstawiciel WKKFiT Rajca wręczył Aeroklubowi Kieleckiemu „Medal 100-lecia sportu polskiego". Spotkanie zakończył pokaz filmu radzieckiego „Podróż człowieka w Kosmos".

*

W ostatnim okresie na lotnisku w Masłowie gościła po raz drugi w ramach nawiązanej współpracy delegacja szybowników Węgierskiej Republiki Ludowej z Aeroklubu Robotniczego „Ganz Mavag" z Budapesztu.

Marta Domagała

STALOWA WOLA

W zorganizowanym przez Aeroklub Stalowowolski, pod patronatem Zarządu Miejskiego ZMS w Stalowej Woli, obozie Lotniczego Przysposobienia Wojskowego I stopnia uczestniczyło 28 kandydatów na pilotów szybowcowych. Warto dodać, że plan przewidywał przeszkolenie 12 kandydatów dla potrzeb LPW I st. oraz 6 kandydatów dla potrzeb własnych.

Tak duża ponadplanowa ilość wyszkolonych pilotów możliwa była dzięki pożytecznej i stale zacieśniającej się współpracy naszego aeroklubu z Zarządem Miejskim ZMS w Stalowej Woli. Z budżetu tejże organizacji otrzymaliśmy dotację finansową, która w zasadniczy sposób umożliwiła nam wykonanie tego niełatwego zadania. ZM ZMS wykazuje zrozumienie i żywe zainteresowanie naszą problematyką lotniczą, co bardzo wysoko sobie cenimy.

W czasie trwania obozu LPW I st. na naszym lotnisku w Turbii gościliśmy przewodniczącego Zarządu Głównego ZMS Andrzeja Żabińskiego. W wizycie uczestniczyli także przedstawiciele władz partyjnych i administracyjnych Rzeszowa i Stalowej Woli. Goście przeprowadzili szereg rozmów z uczniami, żywo interesując się ich wynikami w szkoleniu szybowcowym, postępami w nauce, sprawami kulturalnymi i bytowymi oraz programem zajęć obozu LPW. A Żabiński wysoko ocenił metody i wyniki szkolenia szybowcowego uczniów.

W spotkaniu z kadrą etatową i działaczami naszego aeroklubu, Andrzej Żabiński szeroko omawiał problemy współczesnej młodzieży oraz zadania organizacji młodzieżowych w kształtowaniu postawy współczesnego młodego pokolenia.

Wizytę zakończyło wspólne ognisko.

A. Górny

WARSZAWA

Mocne uderzenie warszawskich szybowników — tak niki, które zanotowali w bieżącym sezonie piloci szybowcowi Aeroklubu Warszawskiego. Do dnia 13 sierpnia br. zdobyli oni bowiem rekordową ilość 535 710 (!) punktów w Całorocznych Zawodach Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o memoriał Ryszarda Bitnera. Przelecieli przy tym 56 127 km na szybowcach i wylatali 2 516 godzin, zużywając 400 godzin resursu samolotowego.

Latając wyłącznie po trasach zamkniętych wykonali m. in.: 90 trójkątów po 100 km, 40 trójkątów po 200 km, 10 trójkątów po 300 km, 20 doceli-powrotów 300 km, 5 diamentowych przelotów ponad 500 km, w tym trójkąt 500 km, docel-powrót 528 km i 3 docele 508 km. Wykonano też 4 diamentowe przeloty docelowe ponad 300 km. Pelagia Majewska z pasażerką Różą Sokołowską, wynikiem 467 km, ustanowiła nowy rekord międzynarodowy w przelocie docelowo-powrotnym.

Diamentowe odznaki uzupełnili: Włodzimierz Chmielewicz, Jan Kamiński, Jerzy Michalski, Wojciech Mozdyniewicz (latający w Warszawie pilot Aeroklubu Tatrzańskiego) i Krzysztof Włodarkiewicz. Trzeci diament przywieźli ponadto z Leszna — Danuta Sylwanowicz i Stanisław Skrzyński. Diamenty za przeloty 300 km uzyskali: A. Macuta, R. Sierakowski, R. Sokołowska i J. Szymański. Najlepsze wyniki w poszczególnych konkurencjach memoriałowych osiągnęli: trójkąt 500 km — W. Mozdyniewicz — 72,02 km/h; trójkąt 300 km — M. Królikowski — 82,5 km/h; trójkąt 200 km — M. Skromny — 36,5 km/h; trójkąt 100 km — Wł. Chmielewicz — 93,53 km/h. Zdobyto też 3 odznaki złote i 11 srebrnych.

Pomimo rekordowych osiągnięć szybownicy warszawscy wykorzystali jednak tylko część swoich możliwości. W uzyskaniu jeszcze lepszych wyników stanął na przeszkodzie poważny niedobór szybowców, tak treningowo-wyczynowych, jak wyczynowych.

W chwili pisania tych słów sezon w Aeroklubie Warszawskim trwa. Jest przy tym realna nadzieja, że uzyskane wyniki zostaną jeszcze powiększone. Warto tu wspomnieć, iż swój niemały udział w osiągnięciach sekcji szybowcowej mają instruktorzy AW — Lidia Pazio i Tadeusz Dunowski. W pracy na starcie w miarę wolnego czasu pomagał im instruktor Leszek Janicki, który był odpowiedzialny za szkolenie podstawowe w ramach LPW I stopnia (wyszkolono 24 młodych pilotów).

(kh.)

Przedstawiamy ZASŁUŻONYCH DZIAŁACZY LOTNICTWA SPORTOWEGO

BOLESŁAW AHL

Dyrektor Grudziądzkich Zakładów Mięsnych. Z lotnictwem sportowym związany od 1953 r. Udzielał dużej pomocy w pracy byłej Wyczynowej Szkoły Szybowcowej. W latach 1957—1962 członek zarządu Aeroklubu Grudziądzkiego, a od 1962 r. do chwili obecnej prezes tegoż aeroklubu. Położył duże zasługi przy społecznej budowie hangaru na lotnisku sportowym w Grudziądzu. Współorganizator i gospodarz wielu zawodów i imprez lotniczych.

KAZIMIERZ SZAJDA

Oficer WP. W lotnictwie od 1944 r. Długoletni działacz lotnictwa sportowego; od 1951 r. do chwili obecnej członek zarządu Aeroklubu. Od wielu lat udziela wszechstronnej pomocy w działalności szkoleniowej, w zakresie naziemnego zabezpieczenia środków lotniczych; czynnie pomaga w organizacji i zabezpieczeniu zawodów i imprez organizowanych w aeroklubie. Współorganizator społecznej budowy hangaru na lotnisku sportowym.

STANISŁAW SIEWIERSKI

Mgr. Od 1960 r. pełni nieprzerwanie aż do chwili obecnej funkcję prezesa Aeroklubu Szczecińskiego. W latach 1962—1964 był członkiem Zarządu Głównego APRL. Swoją ofiarnością i osobistym przykładem potrafił przyciągnąć i scementować zespół działaczy Aeroklubu Szczecińskiego. Za działalność społeczną i polityczną odznaczony m. in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski.

JÓZEF SITARSKI

Oficer-pilot. Z lotnictwem związany od 1945 r., a sportowym od 1948. Absolwent OSL w Dęblinie. W latach 1949—1966 r. komendant Wyczynowej Szkoły Szybowcowej w Lisich Kątach. Długoletni działacz Aeroklubu i członek jego władz; od 1967 r. do chwili obecnej wiceprezes zarządu AG. Współorganizator i gospodarz wielu zawodów oraz imprez lotniczych o charakterze ogólnopolskim.

STEFAN WIELGOSZ

W lotnictwie sportowym od 1947 r. Wieloletni działacz kół lotniczych i czynny propagator lotnictwa sportowego w instytucjach i władzach miasta i powiatu grudziądzkiego. Współorganizator zawodów i imprez organizowanych w aeroklubie. Udzielał dużej pomocy w pracach byłej Wyczynowej Szkoły Szybowcowej w Lisich Kątach. Aktualnie wiceprezes zarządu Aeroklubu Grudziądzkiego.

WIESŁAW JASZCZYŃSKI

Dr med. Szkolił się na szybowcach w Lisich Kątach (1948 r.) Posiada srebrną odznakę szybowcową i jeden diament. Pilot samolotowy (od 1962 r.). Członek zarządu Aeroklubu Szczecińskiego od 1962 r.; aktywnie uczestniczy w jego pracach. Na szybowcach i samolotach wylatał ogółem ok. 500 godzin. Od szeregu lat przeprowadza społecznie badania kandydatów do szkolenia szybowcowego.

ZBIERAMY ZNACZKI

Z Poznania w dniu 11 sierpnia br. wystartował z pocztą na pokładzie balon SP-BZD „Katowice". Lot balonowy zorganizowany został z okazji zbliżających się XIX Igrzysk olimpijskich w Meksyku. Zbiegł się on z Międzynarodową Wystawą Filatelistyczną „Tematica, Poznań 68". Lądowanie balonu nastąpiło tego samego dnia w miejscowości Pobiedziska.

Kilka pamiątkowych kartek, przewiezionych podczas tego lotu, z których jedną reprodukujemy, przesłał pod adresem pracowników naszej redakcji Aeroklub Poznański, współorganizator lotu. Serdecznie dziękujemy.

Kartka — „Ekspress pocztą balonową" — posiada okolicznościowe stemple. Pierwszy z nich przedstawia rysunek balonu SP-BZD „Katowice" z olimpijskimi kółkami zamiast gondoli i napis „Meksyk 1968". Na obrzeżu stempla widnieje napis: „Przewieziono balonem. Poznań, 11.VIII.1968". Drugi ze stempli przedstawia medal olimpijski i pięć kółek olimpijskich. Na obrzeżu stempla napis: „Meeting filatelistów olimpijczyków, Poznań, 9—11.VIII.1968 r.". Komplet stempli uzupełniają: datownik poczty w Pobiedziskach oraz na odwrocie stempel Aeroklubu Poznańskiego. Przesyłki są numerowane.

(kh)

Poczta lotnicza

SZKOŁA „LOTU"

„Czy przy Polskich Liniach Lotniczych LOT istnieje szkoła, w której zdobyć można zawód mechanika lotniczego?" — pyta **Grzegorz Miliński ze Skierniewic.**

Polskie Linie Lotnicze LOT ogłosiły w br. zapisy do Zasadniczej Szkoły Zawodowej w specjalnościach: **1. mechanik lotniczy, 2. elektromechanik samolotowy.** Zapisy przyjmowane były jednak tylko do 28 sierpnia br., jako że nowy rok szkolny w tej szkole rozpoczął się 2 września br.

Warunkiem przyjęcia do szkoły jest posiadanie świadectwa ukończenia 8-klasowej szkoły podstawowej, dobry stan zdrowia i ukończenie 15 roku życia. Zapisy przyjmowała Zasadnicza Szkoła Zawodowa przy Parowozowni Warszawa Wschodnia — Warszawa, ul. Terespolska 26. Informacji o szkole udzielają natomiast: Dział Szkolenia PLL LOT — Warszawa Okęcia, ul. 17 Stycznia 17, tel. 46-13-33 oraz Dział Kadr PLL LOT — tel. 46-12-51 lub 46-12-61, wewn. 478.

Do szkoły przyjmowani są tylko kandydaci posiadający zameldowanie na pobyt stały w Warszawie lub w okolicach Stolicy (do 30 km).

Nauka w szkole trwa 3 lata. W czasie nauki uczniowie otrzymują wynagrodzenie według przepisów obowiązujących w tego rodzaju szkołach.

KĄCIK PRZYJACIÓŁ LOTNICTWA

Władek Chruściel z Sosnowca, Jadwiga B. ze Zgierza. Chętnie zamieścimy Wasze nazwiska i odresy w Kąciku Przyjaciół Lotnictwa ISKRA pod warunkiem jednak, że podacie je nam (nazwiska i adresy) w pełni i dokładnie.

Przy okazji przypominamy wszystkim zainteresowanym korespondencją z przyjaciółmi z kraju i zagranicy na tematy lotnicze, iż pisząc do naszej redakcji w tej sprawie powinni pamiętać o podaniu: pełnego nazwiska i imienia, dokładnego adresu zamieszkania, rodzaju zainteresowań lotniczych i ewentualnie pozalotniczych. Wskazane jest ponadto podanie wieku oraz rodzaju szkoły do jakiej uczęszcza lub wykonywanej pracy zawodowej.

MINI-WIROPŁATY

Józef Trzebski — Pajęczno. Do szczegółów rozwiązań konstrukcyjnych mini-wiropłatów i zasad ich sterowania będziemy od czasu do czasu powracali w naszym czasopiśmie. Dziękujemy za pozdrowienia.

PODUSZKOWCE

Zygmunt Romanowski — Szczecin. Poduszkowce nie są uważane za statki powietrzne. O prawo ich użytkowania na drogach publicznych należy się ubiegać w sposób właściwy dla pojazdów mechanicznych (w danym przypadku amatorskich). O dopuszczenie poduszkowca do użytkowania nad wodami decydują władze dróg wodnych. Do prób w wyznaczonym rejonie wystarczy zezwolenie milicji drogowej lub rzeczne.

AKCESORIA MODELARSKIE

Zdzisław Szkadun — Niwice, pow. Lwówek Sl., Marek Kubiczek, Pisarzowice, pow. Oświęcim. Akcesoria modelarskie, w tym sklejkę i plany modeli, nabyć można w **Centralnej Składnicy Harcerskiej — Warszawa, ul. Marszałkowska 82/86.** Dla zamiejscowych drogą korespondencyjną za zaliczeniem pocztowym, jako że CSH prowadzi na szeroko zakrojoną skalę sprzedaż wysyłkową.

PODZIĘKOWANIE

Zarząd Robotniczego Klubu Sportowego „Motor" przy Fabryce Samochodów Ciężarowych w Lublinie składa tą drogą Aeroklubowi PRL i Aeroklubowi Lubelskiemu serdeczne podziękowanie za owocną, długoletnią współpracę w dziedzinie krzewienia lotnictwa oraz trud włożony przez kadrę AL w wyszkolenie pilotów i skoczków spadochronowych, członków Sekcji Sportów Lotniczych naszego Klubu.

Powstała przed ośmiu laty, z inicjatywy organizacji partyjnej i młodzieżowej FSC oraz kierownika AL Stanisława Radyno, Sekcja Sportów Lotniczych ma na swym koncie bardzo duży dorobek w dziedzinie wyszkolenia i działalności społecznej. W dalszym ciągu staramy się wspólnie o stały jej rozwój.

Pragniemy podkreślić nie tylko pomoc, jakiej udziela naszemu Klubowi Aeroklub Lubelski, ale także osobiste zaangażowanie kierownika AL Stanisława Radyno, szefa wyszkolenia Wiciejewskiego oraz wszystkich instruktorów, którzy poświęcają wiele czasu sprawom wyszkolenia naszych członków.

Jesteśmy przekonani, iż przyszła współpraca z Aeroklubem Lubelskim wzbogaci się o nowe formy działania, które przyniosą nam nowe osiągnięcia.

Za Zarząd KS „Motor"
Prezes: inż. Adam Głowacz

W lotniczej KSIĘGARNI

Kazimierz Sławiński ● W POWIETRZU I NA ZIEMI ● Wydawnictwo Łódzkie 1968 ● Wydanie pierwsze, str. 192, cena zł 12.

Początek opowiadania osnuty jest na tle życia polskiego przedwojennego pułku lotniczego. Zaczyna się żałosną „akcją na Zaolzie", w jesieni 1938 roku. Następnie bohaterowie powieści — młodzi oficerowie z eskadry rozpoznawczej „Karasi" — idą pod koniec sierpnia 1939 roku na front. Walczą nad Narwią; eskadra ich traci wszystkie samoloty, więc już na piechotę dołączają do Grupy Operacyjnej „Polesie" (nazwanej w opowiadaniu „Podlasie"). Grupa ta — jak wiadomo — była ostatnią wielką walczącą jednostką polską i złożyła broń dopiero w początkach października 1939 r.

Dawna załoga „Karasia", która w ostatnich dniach walk latała na szkolnym PWS-26, dostaje się do niewoli słowackiej i następnie niemieckiej. Z niewoli i długoletniego pobytu za drutami wyzwalają polskich lotników dopiero radzieckie czołgi w styczniu 1945 roku. Bielewski wraz z Talarczykiem (bo takie noszą nazwiska polscy lotnicy) natychmiast wracają do kraju. Tu spotykają kolegę z przedwojennej jednostki — obecnie już majora ludowego lotnictwa. Nasi dwaj znajomi z kart „W powietrzu i na ziemi" dostają przydział do pułku zapasowego, gdzie uzupełniają i odświeżają swoje przedwojenne wiadomości. Zdążają jeszcze dostać się na front, który w tym czasie zbliżał się do Berlina. Dzielna załoga polska lata w pułku szturmowym. Udaje się im zestrzelić Messerchmitta i zbombardować centrum Berlina. W ten to sposób ziszczą się skryte myśli naszych lotników: zestrzelili szkopa (o czym marzyli od września 1939 r.) i uderzyli w samo centrum hitleryzmu.

Aby się jednak młodemu czytelnikowi książki nie wydawało, że wojna to niewinna przygoda, autor z zimną krwią uśmierca na ostatniej stronie, od kuli żołnierza hitlerowskiego oddziału pieszego, który w ostatniej godzinie wojny usiłował przedrzeć się (oczywiście bez skutku) przez lotnisko zajęte przez polskich lotników, ginie sympatyczny i dzielny choć nieco lekkomyślny kpt. obs. Andrzej Bielewski. W tym właśnie czasie wszystkie stacje radiowe świata podawały komunikat: „Podpisanie aktu bezwzględnej kapitulacji Trzeciej Rzeszy nastąpi dziś, dziewiątego maja o godzinie dziesiątej rano".

Nie ma sensu przykładać do tej książki jakichś miar literackich. Trzeba natomiast podkreślić, że autor — już przecież dość znany — dziwnie ubogo i bez przekonania kreśli i tak bardzo papierowe sylwetki swych bohaterów. Nie bardzo chce się wierzyć, że Bielewski i Talarczyk naprawdę żyli, byli prawdziwymi postaciami. A przecież — nie sięgając już do Sienkiewicza — wierzymy święcie, że bohaterowie np. książki Meissnera, te różne Pryszczyki i Zygmunty, to postacie rzeczywiste, a nie fikcje literackie. Poza — co najmniej — poprawnym językiem i bezbłędnym opisem fachowo-lotniczym naprawdę nie bardzo jest za co pochwalić ostatnią książkę Sławińskiego. Czyta się ją i natychmiast zapomina. Najlepszym jednak dowodem zapotrzebowania społecznego na lotnicze książki przygodowe jest fakt, że nawet takie — stosunkowo słabe pozycje — błyskawicznie znikają z półek księgarskich.

Poprawną, choć banalną obwolutę i stronę tytułową projektowała Magdalena Kapuścińska.

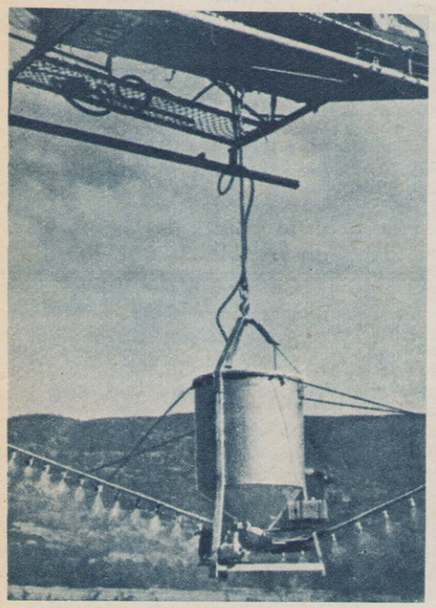
J. KOWNACKI

Rys. W. FUGLEWICZ

RAKIETA PO ŚWIECIE

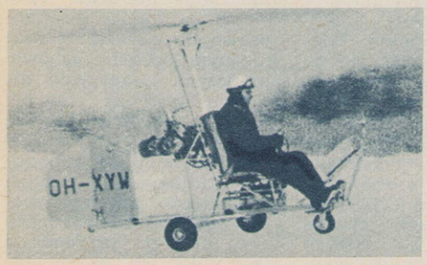
DLA ŚMIGŁOWCÓW ROLNICZYCH

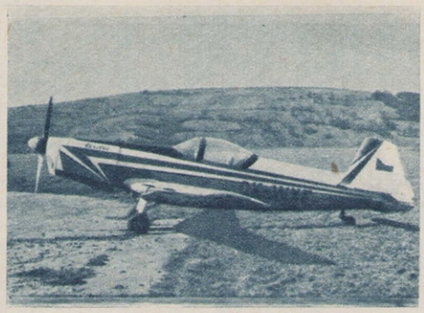
Rolnicze urządzenie autonomiczne HUSS podwieszane do dowolnych lekkich śmigłowców składa się ze zbiornika chemikaliów (310 l.), pompy napędzanej przez mały silnik 2-suwowy oraz systemu rozpylaczy o rozpiętości ok. 7 m. Urządzenie kanadyjskie HUSS może być podwieszane do śmigłowca w czasie kilka sekund, przy czym śmigłowiec nie musi lądować. Obsługa urządzenia — elektryczna z kabiny pilota. Zaletą jest możliwość wykorzystania śmigłowca w każdej chwili do innych zadań, po odczepieniu urządzenia.



FIŃSKI MINI–WIATRAKOWIEC

Jeden z inżynierów fińskich zbudował niedawno wiatrakowiec 1-miejscowy z zestawu konstrukcyjnego I. Bensena. Wiatrakowiec ten lata bardzo poprawnie. A oto jego dane. Ciężar własny — 112 kG, ciężar całkowity max. — 249 kG, pułap — 3 200 m, wznoszenie — 5 m/s., prędkość max. — 160 km/h, prędkość przelotowa — 110 km/h, prędkość lądowania — 75 km/h, rozbieg — 100 m, dobieg — 6 m. Silnik 2-suwowy, 4 cylindrowy McCulloch o mocy 72 KM przy 4 100 obr./min., ciężar silnika — 36 kG. Zapas paliwa — 30 l. Jednostkowe zużycie paliwa (benzyna o liczbie oktanowej 115 do 145 mieszana z olejem w stosunku 1:10) — 18 do 20 l/h. Obroty wirnika — 380 obr./min.



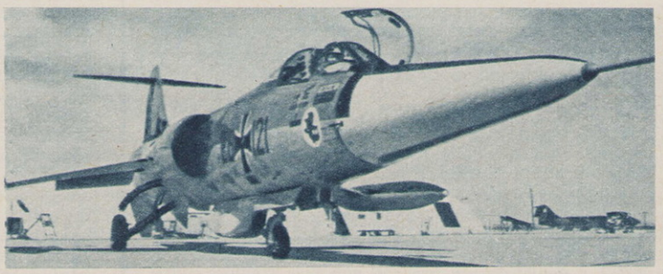


WZMOCNIONY „AKROBAT"

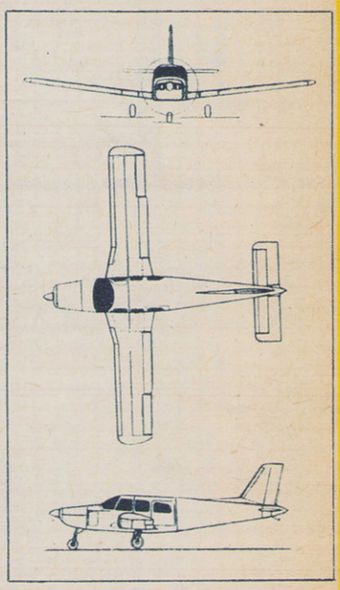
Czechosłowacki 1-miejscowy samolot Zlin Z-526 AS „Akrobat-Special" przygotowany na tegoroczne mistrzostwa świata w akrobacji lotniczej w Magdeburgu otrzymał poprawioną osłonę silnika, szereg wzmocnień konstrukcyjnych oraz nie ma klap do lądowania.

„SUPER STARFIGHTER"

Tak wygląda najnowszy samolot zwiadowczy USA mający wejść po 1976 r. na wyposażenie lotnictwa NRF — Lockheed RF-104G-1 „Super Starfighter". Jest on wyposażony m. in. w urządzenia do bezpośredniego przekazywania danych na ziemię oraz w radar bocznopanoramiczny. Cena samolotu — ok. 1,8 mln dol. Najdroższe jest wyposażenie elektroniczne.



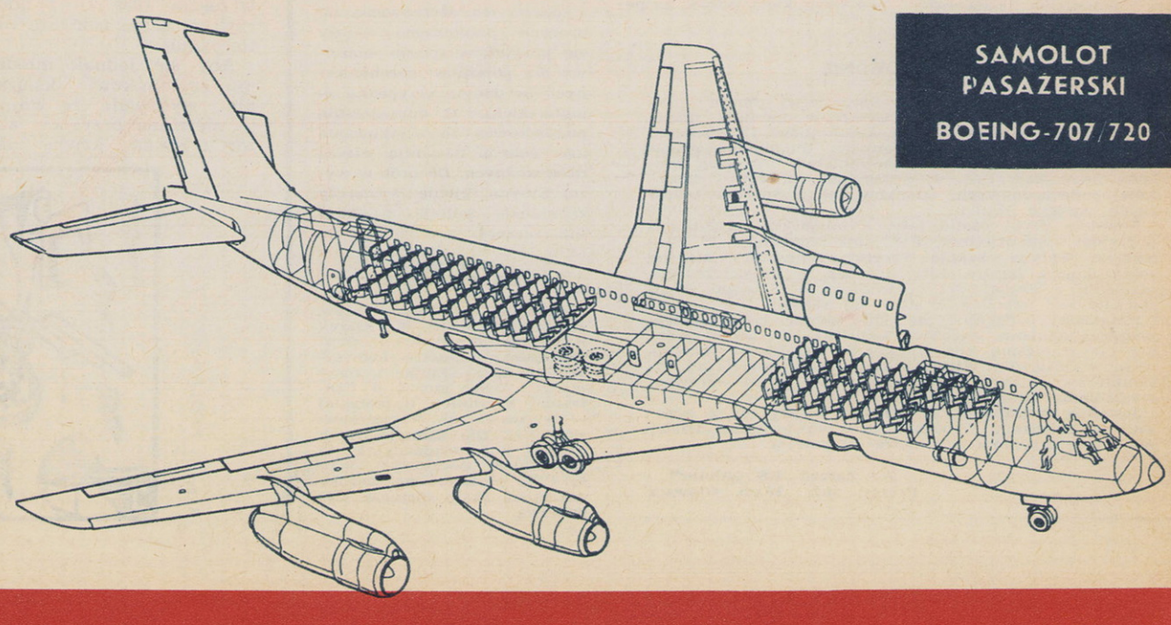
RALLYE - 7



Jest to wielozadaniowe rozwinięcie znanego francuskiego samolotu sportowo-turystycznego „Rallye". „Rallye-7" ma latać w 1969 r. Silnik — 260 do 300 KM. Będzie zabierał 7 pasażerów lub odpowiedni ładunek (kabina łatwa do przystosowania).

AUTOMATYCZNE LĄDOWANIE

Samolot VC-10 brytyjskich linii lotniczych BOAC tuż przed zetknięciem się z pasem lotniska. Samolot prowadzony automatycznie przez system elektroniczny BAC-Elliot, który jest zdwojony na wypadek awarii, i zapewnia niezawodność działania rzędu 1 usterka na 10 milionów lądowań (co jest wymagane przez brytyjskie przepisy bezpieczeństwa ruchu lotniczego). Na zdjęciu — obaj piloci zdjęli ręce ze sterownic. W praktyce podczas lądowania automatycznego kapitan statku trzyma ręce i nogi lekko oparte na sterownicach, śledząc ruchy systemu automatycznego

SAMOLOT PASAŻERSKI BOEING-707/720

Przekrój perspektywiczny przedstawia odrzutowy samolot pasażerski Boeing-707/720. W odróżnieniu od innych wersji „720" ma zmienioną przednią krawędź płata, co poprawiło własności przy starcie i w locie z prędkością podróżną. Samolot „720" ma również lżejszą konstrukcję. Dotychczas zbudowano 656 samolotów Boeing-707 w różnych wersjach. i silniki JT3D-1 o ciągu 7 712 kG każdy. Rozpiętość — 39,88 m, długość — 41,5 m, wysokość — 12,67 m, pow. płata — 226,3 m². Zabiera 149 pasażerów. Ciężar max. — 106 142 kG. prędkość podróżna max. — 944 km/h na wys. 7 620 m, prędkość lądowania — 244 km/h. Zasięg (z ładunkiem 19 322 kG) — 6 682 km, zasięg max. — 9951 km. Start — 1 888 m, lądowanie — 1 940 m. Zapas paliwa max. — 56 370 l.